

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****ДВЕНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ****Монреаль, 19–30 ноября 2012 года****Пункт 6 повестки дня. Направление будущей работы****6.1 Планы и методика внедрения****РАМКИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ. СОГЛАСОВАНИЕ РАЙОНОВ
ПРИМЕНИМОСТИ АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ ПЛАНОВ (ANP)
И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПЛАНОВ (SUPPS)**

(Представлено Секретариатом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

На глобальном уровне рамки деятельности определяются положениями *Глобального аэронавигационного плана* (ГАНП, Doc 9750) и соответствующими процедурами, содержащимися в документе *"Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения"* и документе *"Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов"* (PANS-OPS, Doc 8168). В контексте глобальных рамок деятельности определение рамок региональной деятельности облегчается за счет формулирования региональных аэронавигационных планов (АНП) и связанных с ними дополнительных региональных правил (SUPPS). Рамки региональной деятельности регулируются региональными группами по планированию и осуществлению проектов (PIRG), созданными Советом ИКАО.

В настоящее время районы применимости SUPPS не совпадают с районами применимости ANP. На основе результатов обзора, проведенного ИКАО, в настоящем документе представлено предложение о согласовании этих районов применимости. Не изменяя аккредитации региональных бюро ИКАО в государствах, указанное предложение интегрирует внутри каждой PIRG обязанности по разработке и обновлению ANP и SUPPS для ее соответствующего аэронавигационного региона. Предполагается, что данное предложенное согласование районов применимости ANP и SUPPS упростит процедуры регулирования рамок региональной деятельности для групп PIRG, а также будет способствовать более эффективному планированию и реализации блочной модернизации авиационной системы (ASBU).

Действия: Конференции предлагается одобрить рекомендации, содержащиеся в п. 3.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов и защита окружающей среды" и "Устойчивое развитие воздушного транспорта" через обновление, укрепление и упрощение политических рамок деятельности ИКАО в области аэронавигации
<i>Финансовые последствия</i>	Ожидается, что предлагаемое согласование ANP и SUPPS потребует от государств минимальных расходов и со временем принесет значительные выгоды и экономию средств всей авиационной системе, в частности, ИКАО и PIRG
<i>Справочный материал</i>	Приложение 11, "Обслуживание воздушного движения" Doc 7030, <i>Дополнительные региональные правила</i> Doc 8144, <i>Директивы региональным аэронавигационным совещаниям и правила процедуры их проведения</i> Doc 7474, <i>Аэронавигационный план, регион Африки и Индийского океана</i> Doc 7754, <i>Аэронавигационный план, Европейский регион</i> Doc 8733, <i>Аэронавигационный план, Карибский и Южноамериканский регионы</i> Doc 9634, <i>Аэронавигационный план, Североатлантический регион</i> Doc 9635, <i>Документ о внедрении средств и служб, Североатлантический регион</i> Doc 9673, <i>Аэронавигационный план, регион Азии и Тихоокеанский регион</i> Doc 9708, <i>Аэронавигационный план, Ближневосточный регион</i>

1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 В рамках *Глобального аэронавигационного плана* (ГАНП, Дос 9750) региональные аэронавигационные планы (ANP), упомянутые в краткое справке к настоящему документу, содержат подробную информацию о средствах и службах, необходимых для международной аэронавигации в пределах оговоренного географического района, определенного ИКАО как аэронавигационный регион. Географические границы нынешних аэронавигационных регионов ИКАО определены в добавлении 1 документа *"Директивы региональным аэронавигационным совещаниям и правила процедуры их проведения"* (Дос 8144). По рекомендации Аэронавигационной комиссии предлагаемые поправки к основным компонентам ANP представлены Президенту Совета ИКАО, который имеет полномочия утвердить указанные поправки от имени Совета.

1.2 Аналогичным образом, в рамках *Правил аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения* (PANS-ATM, Дос 4444) и *Правил аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов*" (PANS-OPS, Дос 8168), *Дополнительные региональные правила* (Дос 7030) содержат подробную информацию об эксплуатационных правилах организации воздушного движения и производства полетов воздушных судов в районах применимости, конкретизированных в соответствии с группами районов полетной информации (РПИ) и отображенных на карте (xiii) документа Дос 7030. SUPPS имеют статус, аналогичный статусу PANS, в том плане, что они утверждаются Советом по рекомендации Комиссии, но только по отношению к соответствующим упомянутым районам применимости, а не в глобальном масштабе.

1.3 Подготовкой и обновлением ANP и SUPPS занимаются шесть региональных групп по планированию и осуществлению проектов (PIRG) при поддержке региональных бюро ИКАО и аэронавигационного управления. В соответствии с кругом ведения PIRG, утвержденным Советом, каждая PIRG состоит из Договаривающихся государств, предоставляющих аэронавигационное обслуживание для международной авиации в пределах данного аэронавигационного региона. Все другие Договаривающиеся государства имеют право участвовать в мероприятиях PIRG в статусе наблюдателей.

1.4 В число этих шести PIRG входят: Региональная группа аэронавигационного планирования и осуществления проектов в регионе AFI (APIRG); Региональная группа аэронавигационного планирования и осуществления проектов в регионе Азии и Тихого океана (APANPIRG); Региональная группа планирования и осуществления проектов в регионах CAR/SAM (GREPECAS); Европейская группа аэронавигационного планирования (EANPG); Региональная группа аэронавигационного планирования и осуществления проектов в Ближневосточном регионе (MIDANPIRG) и Группа планирования систем в Северной Атлантике (NAT SPG).

1.5 Как указано в документе Дос 8144, по историческим причинам районы применимости ANP и SUPPS в настоящее время не совпадают. Группы РПИ, в которых применяется конкретный набор SUPPS, были выбраны в соответствии с указателями регионов ИКАО, однако районы применимости не обязательно совпадают с районами применимости ANP. На рис. 1 показаны районы применимости ANP, а текущие районы применимости SUPPS показаны на рис. 2¹. В результате такого несовпадения формальная ответственность за регулирование рамок региональной деятельности в некоторых случаях делится между двумя

¹ Иллюстрации в настоящем документе были созданы с помощью целой коллекции интерактивных инструментов, разработанных ИКАО с учетом рамок региональной деятельности. Указанные иллюстрации выполнены не в истинном масштабе. Интерактивные инструменты можно найти на веб-сайте <http://gis.icao.int/gallery>, и они демонстрируются в выставочной зоне в период проведения Конференции.

PIRG, что приводит к излишней сложности и существенному дублированию работы, задержкам во времени из-за необходимости координировать действия, неэффективности и потенциальной несогласованности решений PIRG.

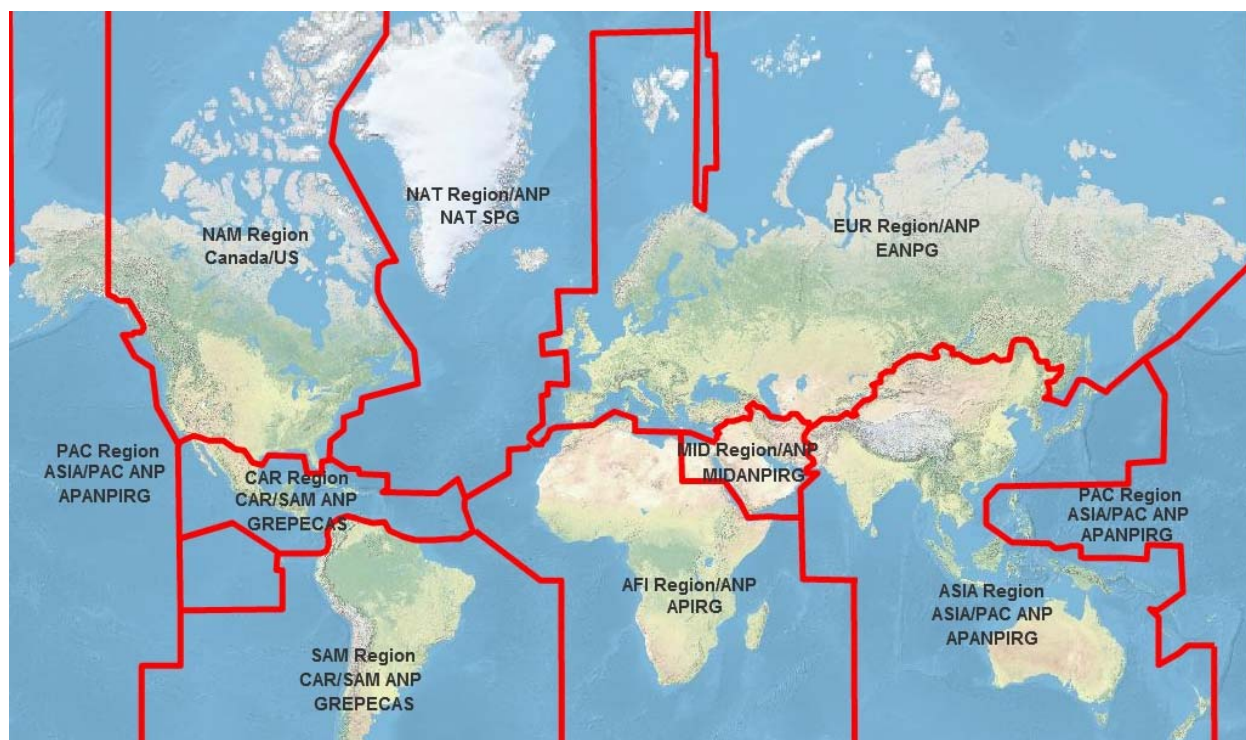


Рис. 1. Текущие районы применимости ANP и отвечающие за них PIRG

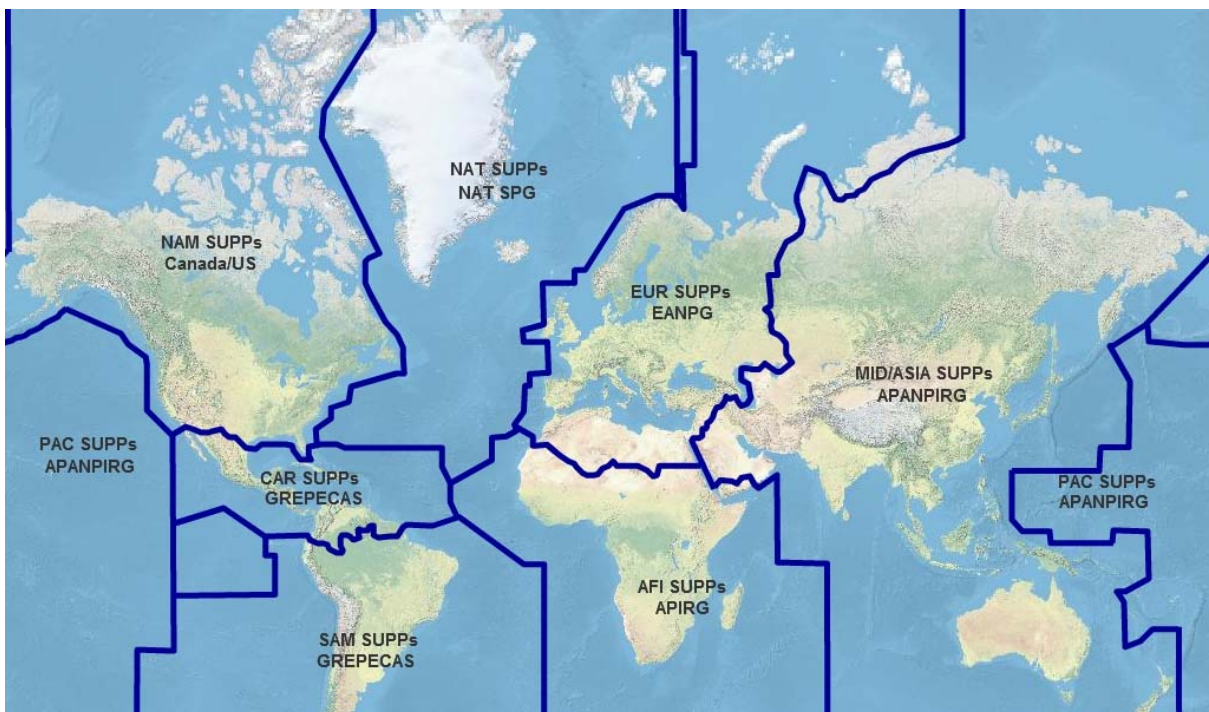


Рис. 2. Текущие районы применимости SUPPS и отвечающие за них PIRG

2. СОГЛАСОВАНИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ ПЛАНОВ И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРАВИЛ

2.1 Предлагается согласовать ANP и SUPPS в соответствии со следующими принципами:

- a) никаких изменений в текущую аккредитацию региональных бюро ИКАО в Договаривающихся государствах вноситься не будет;
- b) никаких изменений в обязательства отдельных государств в отношении предоставления обслуживания в соответствии с положениями раздела 2.1 Приложения 11 ИКАО *"Обслуживание воздушного движения"* вноситься не будет;
- c) никаких изменений в обязанности Совета ИКАО по управлению, включая утверждение поправок к ANP и SUPPS, вноситься не будет;
- d) никаких изменений в текущее требование к службам и средствам и/или действующие дополнительные правила для конкретного воздушного пространства, перечисленные в текущих ANP и SUPPS, вноситься не будет;
- e) никаких изменений в принцип, предусматривающий, что PIRG состоит из Договаривающихся государств, предоставляющих аэронавигационное обслуживание в данном аэронавигационном регионе, и что Договаривающиеся государства могут принимать участие в мероприятиях PIRG в статусе наблюдателей, вноситься не будет;
- f) никаких изменений в области помощи со стороны ИКАО Группам PIRG по линии региональных бюро осуществляться не будет;
- g) обязанности по регулированию рамок деятельности того или иного аэронавигационного региона теперь будут интегрированы и возложены на PIRG, созданную для данного региона;
- h) основные потоки движения будут в максимально возможной степени проходить через однородные воздушные пространства, с тем чтобы свести к минимуму производимые изменения в течение полета, обусловленные различием аэронавигационных систем и различием эксплуатационных правил.

2.2 Проведенный ИКАО обзор содержит вывод о том, что такого согласования можно было бы достичь посредством:

- a) перенесения некоторых требований к аэронавигационным службам и средствам из одного ANP в другой;
- b) внесения соответствующих изменений в состав PIRG, сохранив при этом за всеми государствами статус наблюдателя в любой PIRG;
- c) реструктуризации документа ИКАО Doc 7030.

2.3 По результатам указанного обзора на рис. 3 показано предлагаемое согласование районов применимости ANP и SUPPS вместе с соответствующими PIRG, в которых будут интегрированы обязанности по регулированию рамок региональной деятельности, а также с региональными бюро, оказывающими помощь. Дополнительная подробная информация о данном предложении приводится в добавлении к настоящему документу.

2.4 Выгоды от согласования районов применимости ANP и SUPPS включают следующее:

- а) это непосредственный механизм совместного регулирования рамок региональной деятельности, который также обеспечит поддержку методологии проведения блочной модернизации авиационной системы (ASBU), поскольку только одна группа PIRG будет составлять как ANP, так и SUPPS для заданного воздушного пространства и отвечать за их обновление;
- б) в сочетании с переходом к электронным аэронавигационным планам (eANP) это удобный для использования, надежный и упрощенный инструмент планирования и редактирования планов для PIRG и Секретариата ИКАО, обеспечивающий централизацию и актуальность данных.

2.5 Все правила и процедуры, включая утверждение Советом поправок, которые в настоящее время применяются при составлении и обновлении ANP и SUPPS, останутся без изменения. В целях получения максимального преимущества от указанного согласования ИКАО продолжит упрощать схему работы в рамках процессов внесения поправок, связанных с данными, содержащимися в ANP и SUPPS, чтобы повысить уровень эффективности, точности и доступности (см. документ AN-Conf/12-WP/19).

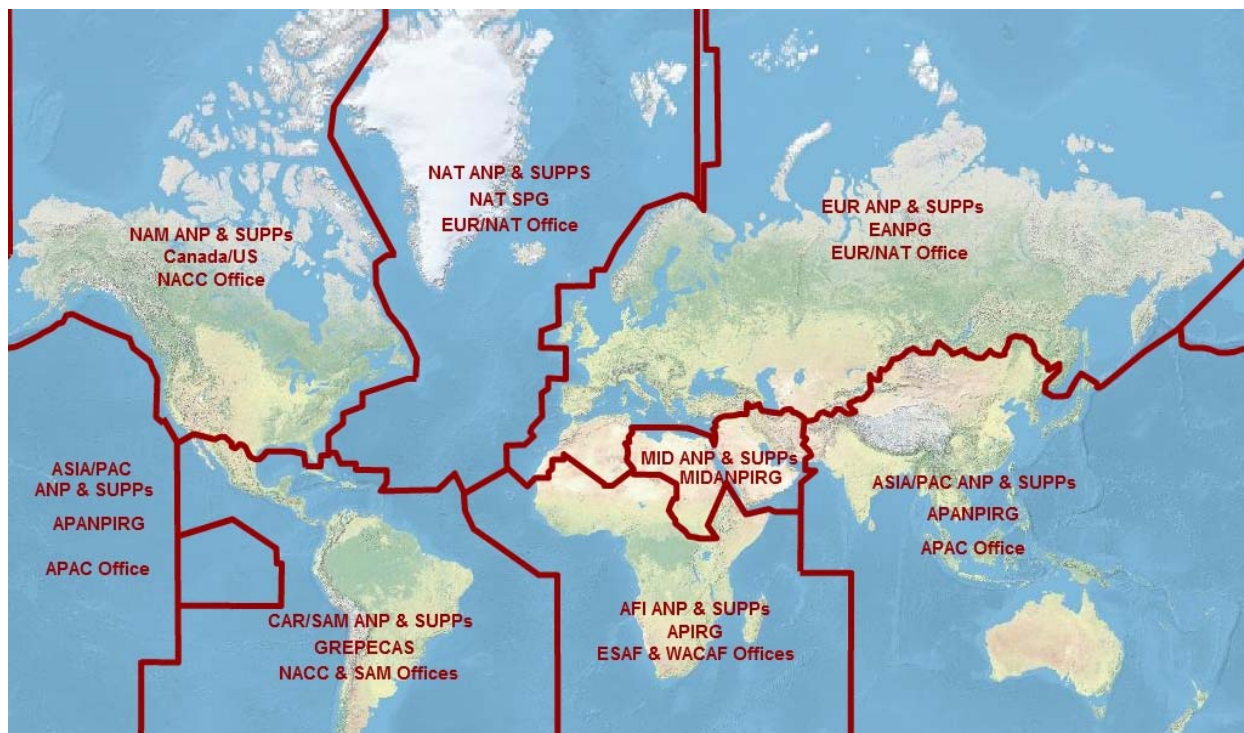


Рис. 3. Предлагаемые согласованные районы применимости ANP и SUPPS, отвечающие за них PIRG и региональные бюро, оказывающие помощь

2.6 В целях согласования районов применимости ANP и SUPPS применяется следующий процесс:

- a) Секретариат ИКАО разработает и направит государствам официальные предложения об изменениях, изложенных в добавлении;
- b) указанные предложения об изменениях вместе с замечаниями, полученными от государств, будут рассмотрены Аэронавигационной комиссией и представлены Совету для утверждения.

3. ВЫВОД

3.1 С учетом упрощения и повышения эффективности, обеспечиваемых в результате указанного согласования районов применимости ANP и SUPPS, Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Рекомендация 6/х. Рамки региональной деятельности – согласование аэронавигационных планов и дополнительных региональных планов

Конференции рекомендуется согласиться с тем, чтобы ИКАО инициировала официальный процесс по внесению изменений, как это описано в п. 2.6 в целях согласования районов применимости аэронавигационных планов и дополнительных региональных планов, используя принципы, изложенные в п. 2.1, и результаты обзора, приведенные в добавлении.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ

РАМКИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ. СОГЛАСОВАНИЕ РАЙОНОВ ПРИМЕНИМОСТИ АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ ПЛАНОВ (ANP) И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРАВИЛ (SUPPS)

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ

1. ВВЕДЕНИЕ

11 В настоящем добавлении содержатся результаты обзора, проведенного ИКАО, и приводятся действия, необходимые для реализации предлагаемых рекомендаций, изложенных в п. 3 настоящего рабочего документа.

2. ИНТЕРФЕЙС AFI – EUR

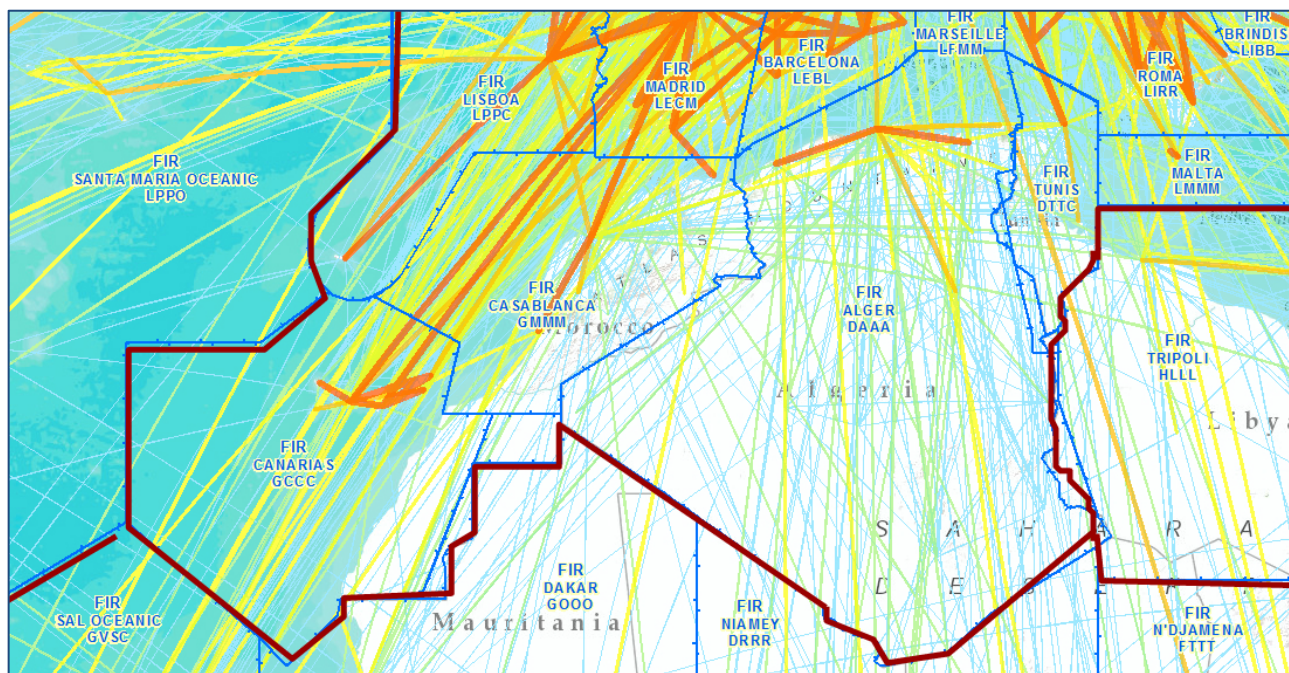


Рис. А-1. Предлагаемый интерфейс AFI – EUR

2.1 Перенести из ANP региона AFI в ANP региона EUR данные о текущих требованиях к аэронавигационным службам и средствам следующих РПИ:

- а) РПИ Алжир (DAAA – Алжир);
- б) РПИ Касабланка (GMMM – Марокко);
- в) РПИ Тунис (DTCC – Тунис);
- д) РПИ Канарские острова (GCCC – Испания).

2.2 Перенести из раздела AFI в раздел EUR документа Doc 7030 дополнительные региональные правила для РПИ Канарские острова (GCCC – Испания).

2.3 В результате Алжир, Марокко и Тунис станут членами EANPG. SUPPS для указанных трех РПИ в настоящее время являются частью SUPPS региона EUR, а бюро EUR/NAT ИКАО в Париже аккредитовано в Алжире, Марокко, Тунисе и Испании.

3. ИНТЕРФЕЙС AFI – ASIA/PAC – EUR – MID

3.1 Перенести из ANP региона AFI в ANP региона MID данные о текущих требованиях к аэронавигационным службам и средствам в РПИ Триполи (HILL – Ливия) и РПИ Хартум (HSSS – Судан). В результате Ливия и Судан станут членами MIDANPIRG.

Примечание. РПИ Хартум перекрывает два Договаривающихся государства: Судан, в котором аккредитовано бюро MID, и Южный Судан, в котором аккредитовано бюро ESAF. Аэронавигационное обслуживание во всем РПИ Хартум обеспечивается Суданом. При содействии соответствующих региональных бюро полномочные органы Судана и Южного Судана ведут переговоры о создании двух отдельных РПИ, охватывающих эти территории. Требования к аэронавигационным службам и средствам в будущем РПИ, охватывающем территорию Южного Судана, будут перечислены в ANP региона AFI. Южный Судан является членом APIRG. SUPPS для будущего РПИ, охватывающего территорию Южного Судана, станут частью SUPPS для региона AFI. Территориальная граница между Суданом и Южным Суданом показана на рис. А-2.

3.2 Объединить требования к аэронавигационным службам и средствам в РПИ Каир (HECC – Египет) с требованиями в ANP региона MID, оставив их только в ANP региона MID, поскольку в настоящее время эти требования разделены между ANP AFI и ANP MID.

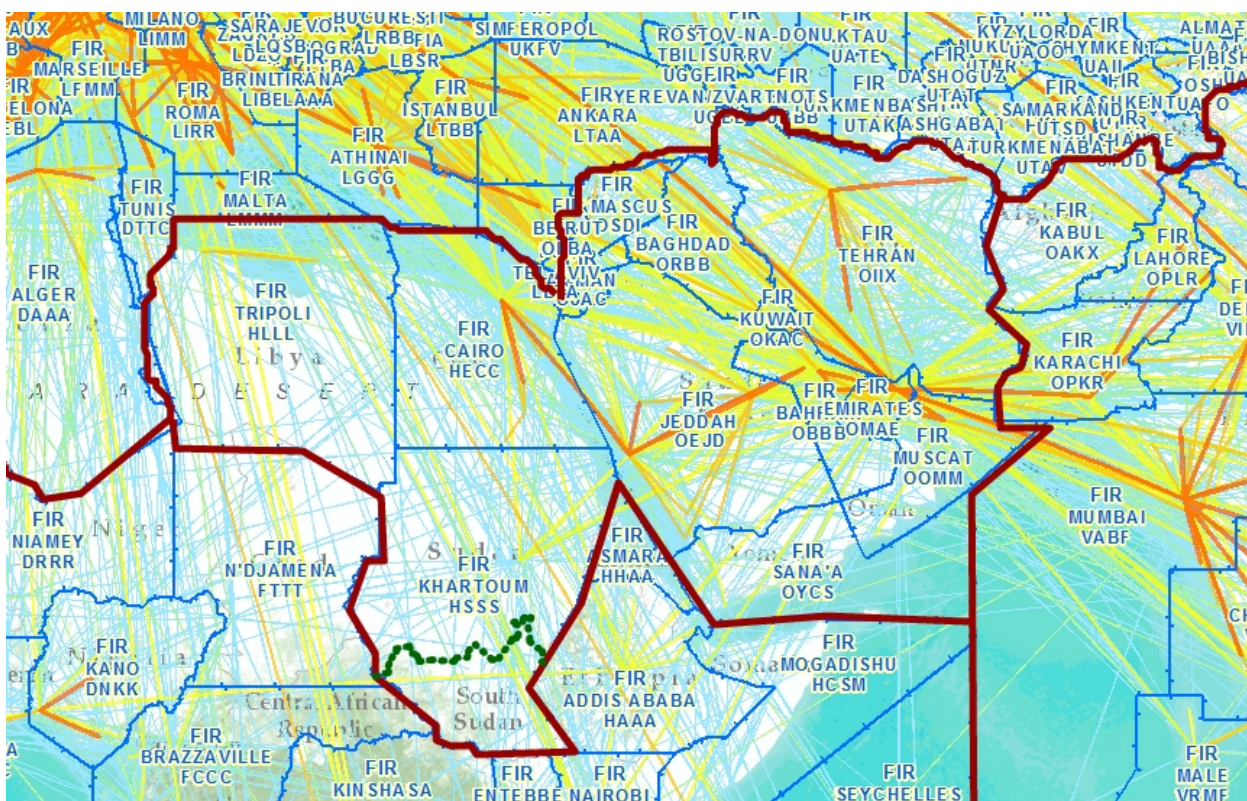


Рис. А-2. Предлагаемый интерфейс AFI – ASIA/PAC – EUR – MID

- 3.3 Бюро MID ИКАО в Каире аккредитация в Ливии, Судане и Египте.
- 3.4 Включить новый раздел MID в документ ИКАО Doc 7030 путем:
- 3.4.1 Переноса из раздела AFI в новый раздел MID документа Doc 7030 дополнительных региональных правил для РПИ Сана (OYSC – Йемен) и РПИ Хартум (HSSS – Судан).
- 3.4.2 Переноса из раздела MID/ASIA в новый раздел MID документа Doc 7030 дополнительных региональных правил для следующих РПИ:
- a) РПИ Багдад (ORBB – Ирак);
 - b) РПИ Бахрейн (OBVB – Бахрейн/Катар);
 - c) РПИ Эмираты (OMAE – Объединенные Арабские Эмираты);
 - d) РПИ Джидда (OEJD – Саудовская Аравия);
 - e) РПИ Кувейт (OKAC – Кувейт);
 - f) РПИ Мускат (OOMM – Оман).
- 3.4.3 Переноса из раздела EUR в новый раздел MID документа Doc 7030 дополнительных региональных правил для следующих РПИ:
- a) РПИ Амман (OJAC – Иордания);
 - b) РПИ Бейрут (OLBA – Ливан);
 - c) РПИ Каир (HECC – Египет);
 - d) РПИ Дамаск (OSDI – Сирия);
 - e) РПИ Триполи (HLLL – Ливия).

4. ИНТЕРФЕЙС ASIA/PAC – EUR

- 4.1 Перенести из раздела MID/ASIA в раздела EUR документа Doc 7030 дополнительные региональные правила для следующих РПИ Казахстана, Кыргызстана, Российской Федерации, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана:
- a) РПИ Актау (UATE – Казахстан);
 - b) РПИ Актюбинск (UATT – Казахстан);
 - c) РПИ Алматы (UAAA – Казахстан);
 - d) РПИ Ашгабат (UTAA – Туркменистан);
 - e) РПИ Астана (UACC – Казахстан);
 - f) РПИ Бишкек (UAFM – Кыргызстан);
 - g) РПИ Дашогуз (UTAT – Туркменистан);
 - h) РПИ Душанбе (UTDD – Таджикистан);
 - i) РПИ Иркутск (UPI – Российская Федерация);
 - j) РПИ Хабаровск (UNHN – Российская Федерация);
 - k) РПИ Красноярск (UNKL – Российская Федерация);
 - l) РПИ Кызылорда (UAOO – Российская Федерация);
 - m) РПИ Магадан/Сокол (UHMM – Российская Федерация);
 - n) РПИ Магадан океанический (UHMM – Российская Федерация);
 - o) РПИ Новосибирск (UNNT – Российская Федерация);
 - p) РПИ Нукус (UTNR – Узбекистан);
 - q) РПИ Ош (UAFO – Кыргызстан);

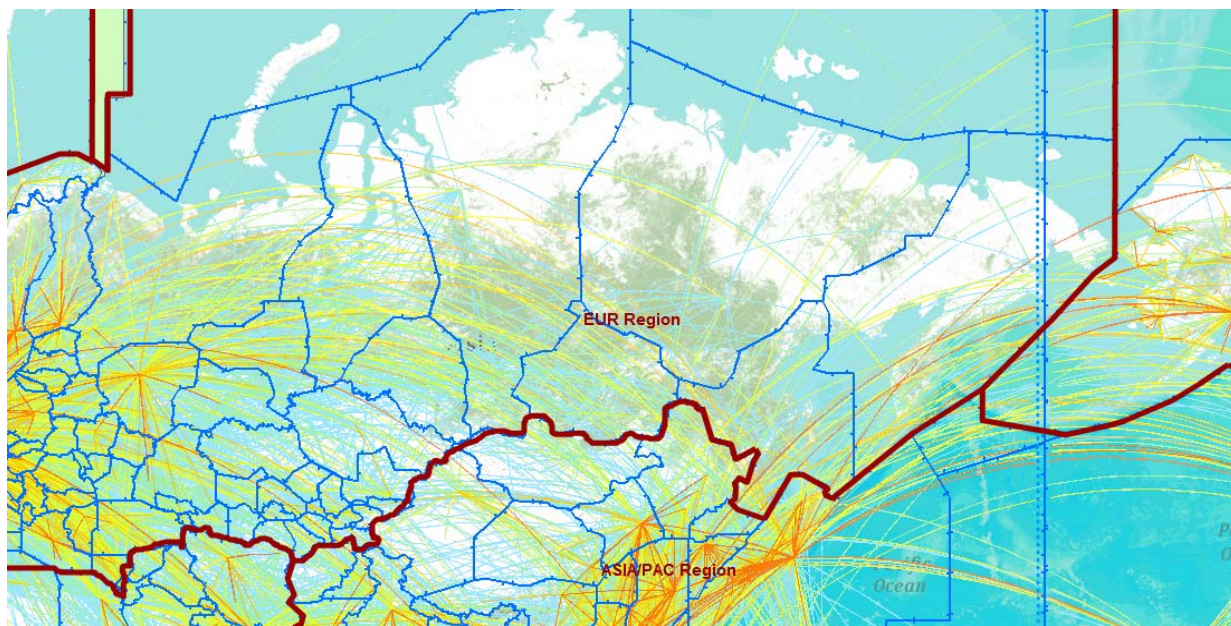


Рис. А-3. Предлагаемый интерфейс ASIA/PAC – EUR

- г) РПИ Самарканд (UTSD – Узбекистан);
- с) РПИ Ташкент (UTTR – Узбекистан);
- т) РПИ Туркменбаши (UTAK – Туркменистан);
- у) РПИ Туркменабат (UTAV – Туркменистан);
- в) РПИ Тюмень/Рощино (USTR – Российская Федерация);
- w) РПИ Якутск (UEEE – Российская Федерация).

4.2 В настоящее время требования к аэронавигационным службам и средствам в соответствующих РПИ перечислены в ANP региона EUR. В настоящее время все соответствующие государства являются членами EANPG, а бюро EUR/NAT ИКАО в Париже аккредитовано во всех государствах, предоставляющих аэронавигационное обслуживание в пределах соответствующих РПИ.

5. ИНТЕРФЕЙС ASIA/PAC – CAR/SAM

5.1 Объединить регион ASIA и регион PAC, а также объединить дополнительные региональные правила, применимые к региону ASIA и к региону PAC, в одном разделе ASIA/PAC документа Дос 7030. В настоящее время регионы ASIA и PAC охвачены одним изданием ANP (Дос 9673). В настоящее время все государства, предоставляющие аэронавигационное обслуживание в пределах этих двух регионов, являются членами APANPIRG, а бюро APAC ИКАО в Бангкоке аккредитовано в соответствующих государствах.

5.2 Объединить регионы CAR и SAM, а также объединить дополнительные региональные правила, применимые к региону CAR и региону SAM, в одном разделе CAR/SAM документа Дос 7030. В настоящее время регионы CAR и SAM охвачены одним изданием ANP (Дос 8733). В настоящее время все государства, предоставляющие аэронавигационное обслуживание в пределах этих двух регионов, являются членами GREPECAS, а бюро NACC ИКАО в Мехико и бюро SAM ИКАО в Лиме аккредитованы в соответствующих государствах.

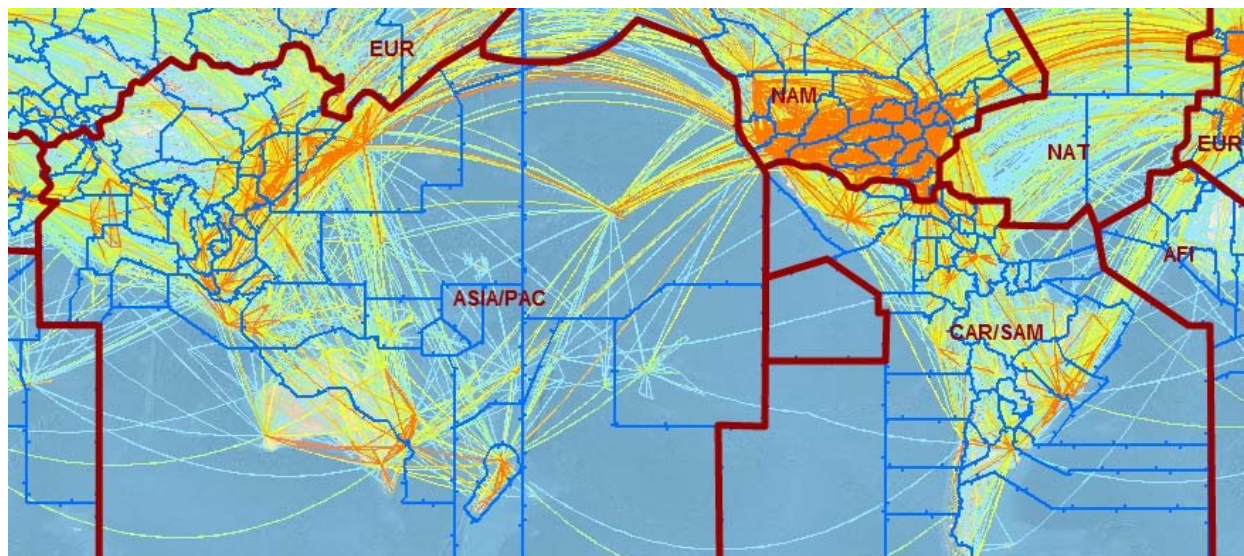


Рис. А-4. Предлагаемый интерфейс ASI/PAC – CAR/SAM

6. ИНТЕРФЕЙС ASIA/PAC – NAM

См. рис. А-5 на с. А-6.

6.1 Перевести РПИ Анкоридж арктический (PAZA – США) и РПИ Анкоридж континентальный (PAZA – США) региона PAC в регион NAM.

6.2 В настоящее время дополнительные региональные правила для РПИ Анкоридж арктический (PAZA – США) РПИ Анкоридж континентальный (PAZA – США) перечислены в разделе NAM документа Doc 7030. Вместе с Канадой США регулируют рамки региональной деятельности в регионе NAM. Бюро NACC в Мехико аккредитовано в США.

7. ИНТЕРФЕЙС CAR-NAT

См. рис. А-6 на с. А-7.

7.1 Перенести из раздела CAR в раздел NAT документа Doc 7030 дополнительные региональные правила для южной части РПИ Нью-Йорк океанический (KZNY – США).

7.2 В настоящее время весь РПИ Нью-Йорк океанический является частью региона NAT, а США являются членом NAT SPG.

Примечание. Признано, что через РПИ Нью-Йорк океанический проходят два основных потока воздушного движения с различными эксплуатационными требованиями: поток воздушного движения "север – юг" и поток воздушного движения "восток – запад". Между GREPECAS и NAT SPG при содействии бюро NACC и EUR/NAT начались переговоры о создании наиболее оптимальной структуры воздушного пространства в целях максимального обеспечения однородных воздушных пространств для потоков воздушного движения.

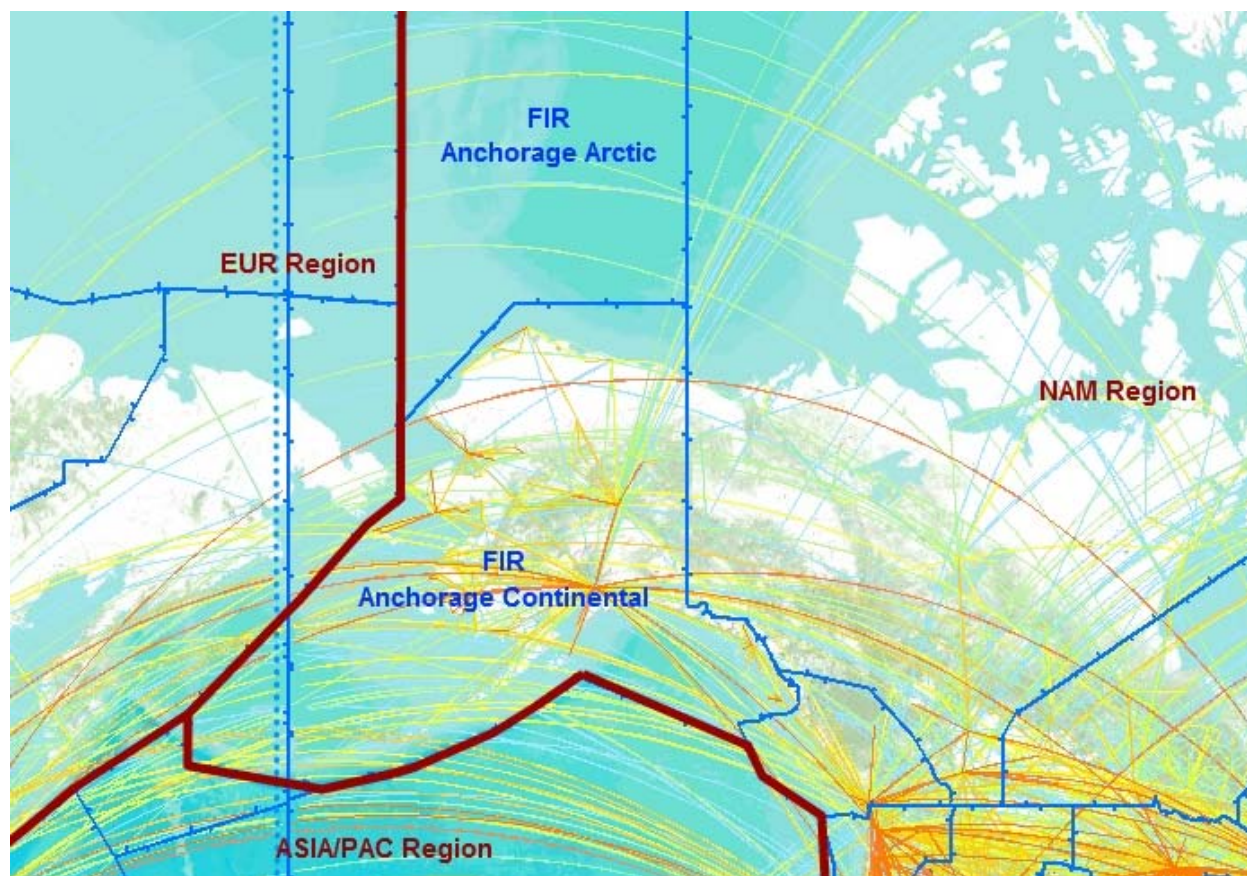


Рис. А-5. Предлагаемый интерфейс ASIA/PAC – NAM

8. ИНТЕРФЕЙС EUR-NAT

См. рис. А-7 на с. А-7.

8.1 Перечислить требования к аэронавигационному обслуживанию и средствам в РПИ Бодо океанический (ENBO – Норвегия) только в ANP региона NAT и исключить их из ANP региона EUR, поскольку в настоящее время РПИ Бодо океанический числится в ANP как региона EUR, так и региона NAT.

8.2 В настоящее время SUPPS для РПИ Бодо океанический являются частью SUPPS региона NAT. В настоящее время Норвегия является членом NAT SPG, а бюро EUR/NAT ИКАО аккредитовано в Норвегии.

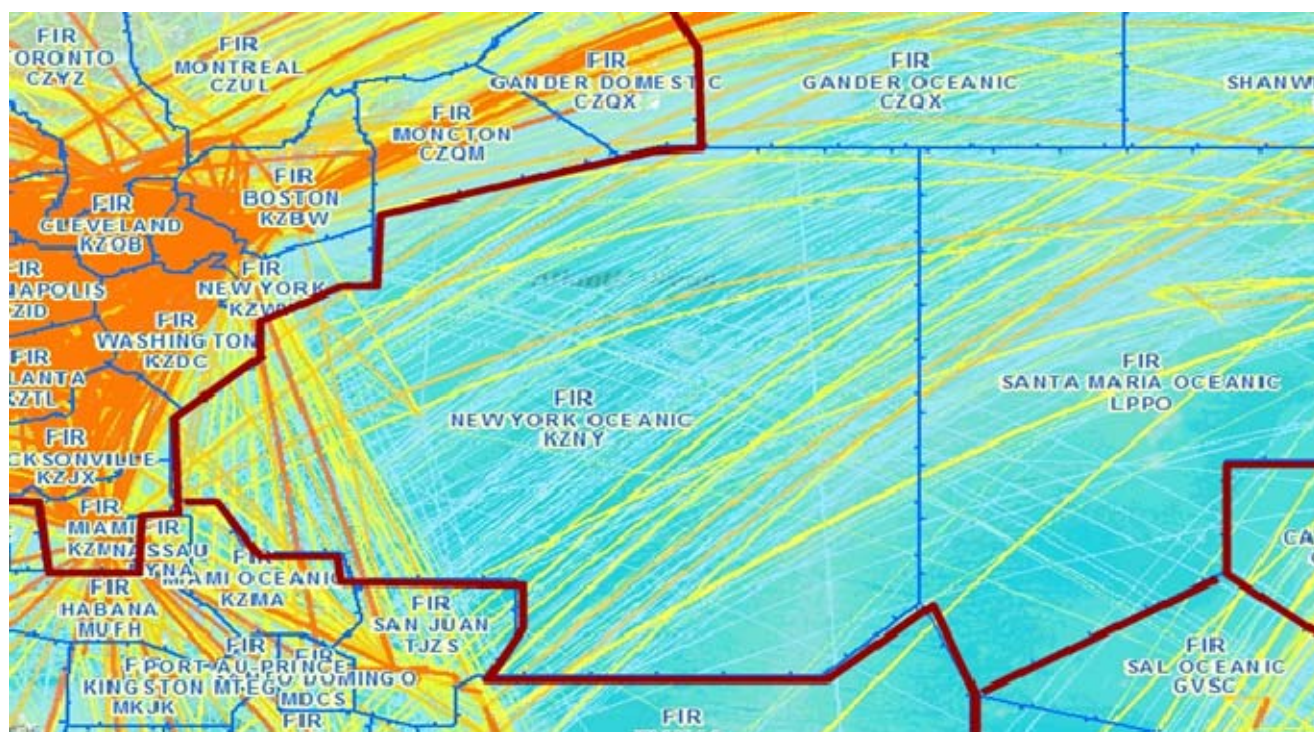


Рис. А-6. Предлагаемый интерфейс CAR – NAT

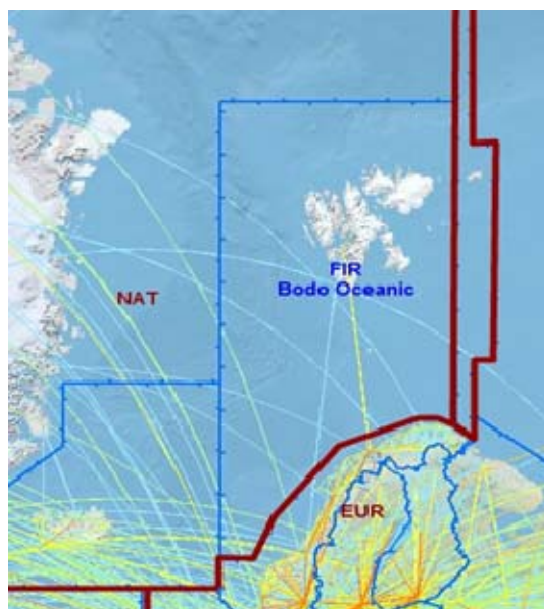


Рис. А-7. Предлагаемый интерфейс EUR – NAT

— КОНЕЦ —