



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

#### ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

**Пункт 24 повестки дня. Первоочередные инициативы в области безопасности полетов и аэронавигации**

#### **ОПТИМИЗАЦИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА НАД ОТКРЫТЫМ МОРЕМ В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ, ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ И ЭФФЕКТИВНОСТИ**

(Представлено Оманом и Объединенными Арабскими Эмиратами)

##### **КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем документе подчеркивается необходимость наличия глобальной и всеобъемлющей стратегии оптимизации межрегионального воздушного пространства над открытым морем в целях повышения безопасности полетов, пропускной способности и эффективности. В условиях растущего спроса на воздушное движение, несоответствия стандартов эшелонирования и эксплуатационных ограничений на границах районов полетной информации (РПИ), существует настоятельная необходимость в согласовании структур воздушного пространства, усилении координации и внедрении современных решений в области организации воздушного движения (ОрВД). В данном документе на основе предыдущих выводов региональных групп ИКАО по планированию и осуществлению проектов (PIRG), национальных разработок и межрегиональных дискуссий предлагается глобальный план действий по решению ключевых проблем и повышению эксплуатационной эффективности в океаническом и межрегиональном воздушном пространстве.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) признать неотложную необходимость оптимизации межрегионального воздушного пространства над открытым морем в целях повышения безопасности полетов, эффективности и пропускной способности;
- b) предложить PIRG ИКАО при поддержке региональных бюро ИКАО инициировать и координировать межрегиональные инициативы для содействия согласованию ОрВД;
- c) рекомендовать государствам и поставщикам аэронавигационного обслуживания (ПАО) участвовать в межрегиональном сотрудничестве и активном обмене данными между РПИ в целях согласования структур воздушного пространства и стандартов эшелонирования, повышения ситуационной осведомленности, обеспечения принятия решений на основе данных и поддержки эффективной организации потока воздушного движения (ATFM) и оптимизации межрегиональных транспортных потоков;
- d) поддержать создание совместных межрегиональных целевых групп при поддержке Секретариата в целях ускорения реализации проектов по совершенствованию воздушного пространства с учетом современных концепций воздушного пространства, таких как воздушное пространство со свободным маршрутом (FRA) и использование спрямленных маршрутов (DRO), и создать основу для Проекта 30/10 в качестве средства повышения безопасности полетов, эффективности и устойчивости воздушного пространства.

|                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Стратегические цели</i>    | Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов и авиационная безопасность в каждом полете" и "Авиация обеспечивает бесперебойную, доступную и надежную мобильность для всех"                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <i>Финансовые последствия</i> | Деятельность, упомянутая в данном документе, должна осуществляться отдельными государствами и ИКАО                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <i>Справочный материал</i>    | Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения"<br>Дос 10184, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 7 октября 2022 года)<br>Дос 10209, Доклад Четырнадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/14) (в голубой обложке) и Дополнение № 1<br>Дос 7030, Дополнительные региональные правила<br>Дос 9750, Глобальный аэронавигационный план, 7-е издание<br>Дос 9854, Глобальная эксплуатационная концепция организации воздушного движения<br>Резолюция А41-10 Ассамблеи, добавления G и H |

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Воздушное пространство над открытым морем и на стыке региональных районов полетной информации (РПИ) является важнейшим транзитным коридором для международных полетов, требующим согласования минимумов эшелонирования, наличия эффективных структур маршрутов и бесперебойной организации потока воздушного движения (ATFM).

1.2 Несмотря на определенные усилия по оптимизации на региональном уровне, многие участки воздушного пространства по-прежнему характеризуются ограниченностью пропускной способности, неэффективностью маршрутов и несогласованностью процедур ОрВД за пределами РПИ. Эти проблемы сказываются на эксплуатационной эффективности, увеличивают расход топлива и влияют на экологическую устойчивость.

1.3 В настоящем документе предлагается комплексная стратегия модернизации воздушного пространства над открытым морем путем согласования минимумов эшелонирования, улучшения координации работы поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) и реализации межрегиональных инициатив. В соответствии с документами AN-Conf/14-WP/40 (ОАЭ) и AN-Conf/14-WP/82 (Оман) и в дополнение к документам AN-Conf/14-WP/10 и WP/9 в данном документе поддерживается создание рамочного механизма для минимальных уровней обслуживания. С учетом целей Проекта 30/10 предлагается внедрить единообразное эшелонирование и использовать современные решения в области ОрВД, такие как ATFM, воздушное пространство со свободным маршрутом (FRA) и гибкое использование воздушного пространства (FUA), а также расширить сотрудничество гражданских и военных органов.

## 2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Проблемы межрегиональной организации воздушного пространства обусловлены растущей сложностью воздушного движения над открытым морем и между региональными РПИ, вследствие чего возникают проблемы, связанные со структурами воздушного пространства,

эксплуатационными процедурами и координацией. Различия в минимумах эшелонирования, непоследовательная практика ОрВД и разрозненные процессы принятия решений приводят к неэффективности и увеличению нагрузки на диспетчеров.

2.2 При учете экологических соображений ввиду растущего спроса на воздушное движение в рамках существующих структур воздушного пространства возникают ограничения, которые отрицательно сказываются на эксплуатационной гибкости и эффективности. Неэффективная разработка маршрутов и несоответствия в процедурах приводят к увеличению потребления топлива и эмиссии. Устранение этих ограничений необходимо для устойчивой организации воздушного пространства, а их наличие подрывает осуществление долгосрочной желательной цели ИКАО (LTAG) по достижению чистого нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году.

2.3 Согласование структур воздушного пространства и соответствующих процедур необходимо для повышения эффективности эксплуатации, при этом в РПИ должны быть согласованы стандарты эшелонирования и оптимизированы структуры маршрутов в целях бесперебойного функционирования основных транспортных потоков. Расширение FRA обеспечит большую гибкость для пользователей воздушного пространства, а также позволит оптимизировать пропускную способность и повысить безопасность полетов.

2.4 Развитие возможностей и координации ОрВД в целях совершенствования ATFM и совместного принятия решений (CDM) позволит повысить предсказуемость движения, сбалансировать спрос и пропускную способность и сократить задержки в ходе эксплуатации. Расширение цифровизации и трансграничного обмена данными будет способствовать дальнейшей поддержке ситуационной осведомленности и улучшению межрегиональной координации, что приведет к созданию более устойчивой и эффективной системы аэронавигации. Необходимо оптимизировать использование современных средств связи, навигации и наблюдения (CNS) в трансграничном воздушном пространстве над открытым морем.

### 3. **ВЫВОД**

3.1 Экологическая политика ИКАО, поддерживаемая государствами-членами, основана на общепризнанном подходе "корзины мер". Оптимизация операций рассматривается как основополагающий элемент таких мер. Максимальная выгода от этих операций достигается применительно к основным потокам движения, пересекающим национальные, региональные и межрегиональные воздушные пространства. Для повышения эффективности этих операций не требуются ни технологические прорывы, ни крупные инвестиции, но необходима активная координация и целеустремленность государств, а также ИКАО.

3.2 Модернизация воздушного пространства над открытым морем и межрегионального воздушного пространства больше не является факультативной, а представляет собой стратегическую необходимость для обеспечения будущего роста объема перевозок, повышения эксплуатационной устойчивости и содействия достижению экологических целей ИКАО. Разрозненные процедуры, непоследовательные стандарты эшелонирования и устаревшие модели координации по-прежнему подрывают эффективность и устойчивость этих коридоров, критически важных в глобальном масштабе.

3.3           Согласовывая минимумы эшелонирования, расширяя применение FRA и улучшая трансграничную координацию с помощью ATFM и цифрового обмена данными, государства и ПАНО могут добиться значительных успехов в плане безопасности полетов, пропускной способности и экологической эффективности. Ассамблее предлагается поддержать разработку рамочного механизма под руководством ИКАО с помощью PIRG, чтобы обеспечить согласованное внедрение и расширить региональное сотрудничество, что позволит преодолеть существующие эксплуатационные барьеры.

— КОНЕЦ —