



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

ПРОБЛЕМЫ, СВЯЗАННЫЕ С ПОЛЕТАМИ В ВЕРХНЕМ ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ

(Представлено Кубой при поддержке государств – членов ЛАКГА²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе анализируются и обобщаются вопросы, связанные с производством полетов в верхнем воздушном пространстве (НАО), и необходимые меры, которые следует предпринять для обеспечения разработки стандартного согласованного на глобальном уровне подхода к процедурам и системам в целях интеграции таких полетов в авиационную систему и поддержания высоких стандартов безопасности полетов.

Действия: Ассамблее предлагается призвать государства-члены обновить или изменить свои правила и процедуры, чтобы содействовать интеграции таких полетов, не оказывая негативного воздействия на безопасность полетов и обеспечивая охрану окружающей среды и координацию полетов гражданской и военной авиации.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Каждый полет безопасен и защищен"
<i>Финансовые последствия</i>	Несущественные
<i>Справочный материал</i>	Дос 10140 "Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2019 года)" Дос 10118 "Глобальный план обеспечения авиационной безопасности" Дос 10008 "Глобальный план обеспечения безопасности полетов" Дос 9750 "Глобальный аэронавигационный план", 7-е издание

¹ Версия документа на испанском языке предоставлена Кубой.

² Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Мексика, Никарагуа, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Развитие технологий позволяет производить все больше полетов в воздушном пространстве и через воздушное пространство выше уровня, доступного для современных обычных воздушных судов. Производство полетов в верхнем воздушном пространстве (НАО) включает запуск и возвращение космических аппаратов, суборбитальные, гипер- и сверхзвуковые полеты и полеты систем на высотных платформах (HAPS). Развитие таких технологий приведет к увеличению спроса, что скажется на масштабе полетов, их частоте и наборе полетных характеристик.

1.2 Эти новые виды деятельности окажут влияние на существующую авиационную систему, поэтому их необходимо будет учитывать и интегрировать, поддерживая высокий стандарт безопасности полетов и обеспечивая устойчивость соответствующих операций.

1.3 Такие новые типы операций (например, высотные полеты выше ЭП 600, городские аэромобильные операции, полеты на очень малых высотах менее 400 футов) уже указали на ограниченные возможности традиционного подхода к предоставлению обслуживания.

2. АНАЛИЗ

2.1 Полеты (текущие и прогнозируемые) в верхнем воздушном пространстве в большинстве своем охватывают несколько районов полетной информации (РПИ). Поэтому необходим согласованный на региональном уровне подход к выработке решений, которые могут быть применены в рамках существующей системы организации воздушного движения (ОрВД), при этом также должны охватываться уровни воздушного пространства, находящиеся ниже верхнего.

2.2 В настоящее время в регионе Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна (НАСС) реализуются инициативы по созданию механизмов организации космического движения, включая наблюдение и слежение в космосе, ситуационную осведомленность в космосе и организацию запуска и возвращения космических аппаратов. Частота космических полетов возрастает, что требует разработки совместимых глобальных интерфейсов на уровне процедур и систем для обеспечения безопасности и эффективности полетов как в космическом, так и в воздушном пространстве.

2.3 Нынешняя международная нормативно-правовая база не обеспечивает гибкости для внедрения и эксплуатации этих новых технологий. Существующие Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) разрабатывались в течение длительного времени путем итеративных процессов накопления опыта, чтобы обеспечить наилучшие минимальные требования для безопасных и эффективных полетов пассажирских воздушных судов, и, хотя эти SARPS хорошо адаптированы к применяемым в настоящее время технологиям, они не позволяют охватить новые типы полетов.

2.4 Для содействия разработке согласованного и инновационного глобального подхода в отношении НАО следует обновить Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) и Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП).

3. **ВЫВОД**

3.1 Новые события, связанные с подготовкой к производству полетов в верхнем воздушном пространстве, позволяют разработать более точный и ориентированный на перспективу план действий и обуславливают необходимость разработки такого плана.

— КОНЕЦ —