



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 30 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

ВЕРХНЕЕ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО

(Представлено Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлены мнения Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) о дальнейших шагах Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в отношении использования верхнего воздушного пространства. Согласно нашему документу, представленному на Тринадцатой Аэронавигационной конференции, в верхнем воздушном пространстве предлагаются новые типы авиационной эксплуатации, при этом правила его использования на настоящий момент немногочисленны или отсутствуют. Основным соображением для его более активного использования является определение глобального уровня высоты.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) просить ИКАО определить общие границы верхнего воздушного пространства во всем мире;
- б) просить ИКАО разработать эксплуатационные процедуры для глобальной стратегии в отношении верхнего воздушного пространства, внедрение которой во всем мире будет распространяться на все полеты воздушных судов, включая коммерческие космические полеты.

| | |
|--------------------------------|--|
| <i>Стратегические цели:</i> | Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов", "Аэронавигационный потенциал и эффективность" и "Экономическое развитие воздушного транспорта" |
| <i>Финансовые последствия:</i> | Деятельность, упоминаемая в данном документе, будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 гг. и/или за счет внебюджетных взносов |
| <i>Справочный материал:</i> | Дос 10115, Доклад Тринадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/13), исправления № 1 и 2 и дополнение № 1 Дос 10075, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 6 октября 2016 года) |

¹ Документы на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены ИККАИА.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Авиационная отрасль сегодня выглядит совсем иначе, чем несколько лет назад. Новые и инновационные технологии изменяют отрасль коренным образом и откроют новые возможности для авиации, которые до недавнего времени были только идеями. Одна из самых сложных областей связана с так называемым "верхним воздушным пространством".

1.2 Несмотря на то что в настоящий момент плотность полетов в этом воздушном пространстве относительно низкая, прогнозируется увеличение количества полетов. ИКАО считает, что сейчас было бы целесообразным для ИКАО сотрудничать со своими государствами-членами в целях продолжения и активизации своей работы по воздушному пространству.

1.3 Хотя отрасль и регулирующие органы во всем мире все еще находятся на ранних этапах своей работы по организации деятельности в этом воздушном пространстве, было бы целесообразно, чтобы ИКАО в партнерстве с отраслью и ее государствами-членами начала устанавливать рамки для использования этого воздушного пространства во всем мире. Первым шагом для ИКАО может быть работа по выработке общего определения границ верхнего воздушного пространства во всем мире.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Ведомства гражданской авиации (ВГА) и поставщики аэронавигационного обслуживания (ПАНО) получают все больше обращений об обеспечении регулярного коммерческого доступа новым аэрокосмическим технологиям на больших высотах регулируемого воздушного пространства гражданского назначения. Изложенное в настоящем документе предложение принесет пользу гражданской авиации, поскольку в разных частях мира по-разному определяют это воздушное пространство, и по мере того, как гражданские пользователи будут стремиться использовать это воздушное пространство в будущем, будет важно иметь глобально согласованный стандарт для этой части воздушного пространства.

2.2 В интересах ИКАО взять на себя ведущую роль в разработке классификации глобального воздушного пространства, правил его эксплуатации и механизма организации воздушного движения для коммерческих целей в верхнем воздушном пространстве.

2.2.1 Ожидается, что в ближайшие два десятилетия количество коммерческих полетов в верхнем воздушном пространстве будет расти в геометрической прогрессии. Новые эксплуатационные направления включают в себя дальние полеты на больших высотах (HALE), воздушные суда на солнечной энергии, работающие в цилиндрических сегментах верхнего воздушного пространства (в зависимости от времени суток), другие полеты воздушных судов HALE, полеты беспилотных неуправляемых аэростатов HALE, коммерческие суборбитальные воздушные суда, коммерческие космические полеты в несегрегированном воздушном пространстве, активизация "прочих" государственных космических полетов в верхнем воздушном пространстве (военных и т. д.).

2.2.2 В авиационном сообществе по-прежнему бытует мнение, что государствам следует произвольно пользоваться верхним воздушным пространством планеты в своих навигационных целях и для этого не нужны согласованные в ИКАО требования к эксплуатации, структуре или организации движения.

2.2.3 Некоторые государства разрабатывают инициативы по организации движения в космическом пространстве, требующие более активной интеграции коммерческих полетов в верхнем воздушном пространстве, связанных с запуском и возвращением космических аппаратов, а также суборбитальными полетами (особенно в отношении фиксированного количества воздушных судов НАЛЕ в верхнем воздушном пространстве).

3. **ВЫВОДЫ**

3.1 Авиационная отрасль сегодня выглядит совсем иначе, чем даже несколько лет назад. Одно из самых инновационных авиационных направлений связано с так называемым "верхним воздушным пространством". Настало время ИКАО рассмотреть вопрос о своей лидирующей позиции в разработке единой стратегии классификации верхнего воздушного пространства, использования и организации движения в этом воздушном пространстве посредством определения общей для всего мира высоты в верхнем воздушном пространстве и эксплуатационных процедур, которые будут охватывать все полеты воздушных судов, включая коммерческие космические полеты.

— КОНЕЦ —