



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 26 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

ИНТЕГРАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА КОММЕРЧЕСКИХ КОСМИЧЕСКИХ ПОЛЕТОВ

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта и Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международной федерацией ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Поскольку коммерческая космическая деятельность продолжает развиваться, существуют опасения по поводу продолжающегося воздействия на доступ в воздушное пространство и предложений о том, что на производство космических полетов не должны распространяться действующие положения. Хотя мы понимаем стремление ограничить разработку глобальных положений, в условиях, когда отрасль увеличивает количество рейсов и приобретает ценную информацию, подобные ситуации не лишены риска. Рассматривая ситуацию, мы считаем, что производство полетов в будущем должно осуществляться в рамках согласованного процесса, который включает сотрудничество с заинтересованными сторонами и обеспечивает надлежащую оценку рисков для безопасности полетов.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) Предложить государствам принять к сведению развитие коммерческой космической деятельности и признать, что эта деятельность должна быть безопасно и эффективно интегрирована в существующее воздушное пространство;
- б) Обратиться ИКАО с просьбой официально оформить разработку положений об интеграции производства коммерческих космических полетов в контролируемое воздушное пространство.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Для ИКАО расходы, связанные с разработкой положений, несмотря на то, что отрасль будет поддерживать этот процесс. Для государств – создание соответствующего регулирования

¹ Документы на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международной федерацией ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА).

<i>Справочный материал</i>	
----------------------------	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Развитие в области коммерческих космических полетов и прогнозы роста, как воздушного движения, так и производства коммерческих космических полетов вызывают серьезную озабоченность в авиационном сообществе. Этот новый вид производства полетов будет все больше влиять на способность коммерческой авиации планировать полеты и поддерживать эффективную работу. Из-за характера запусков и возвращения коммерческих космических аппаратов доля и сроки ограничений воздушного пространства, если они не будут пересмотрены, станут несоразмерными в том, как они влияют на коммерческую авиацию и других пользователей воздушного пространства

1.2 В связи с появлением новых предложений, позволяющих увеличить объем производства коммерческих космических полетов, мы обеспокоены тем, что данные предложения, возможно, недостаточно учитывают воздействие, которое такая деятельность окажет на коммерческие воздушные перевозки, а также, что они создаются без учета их соответствия положениям ИКАО и принятым уровням безопасности полетов для коммерческих воздушных перевозок.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Хотя существуют концепции и предложения по минимизации объема воздушного пространства, которое используется для таких развивающихся перевозок, эти предложения оставляют ряд проблем, которые необходимо решить. В частности, при разработке новых концепций и процедур существует ряд вопросов, которые относятся к компетенции ИКАО, поскольку производство космических полетов затрагивает международное воздушное пространство.

2.2 По мере увеличения частоты коммерческих космических запусков, количество связанных с воздушным пространством мусорных полей, количество посадочных площадок космических аппаратов, требования к соблюдению безопасных расстояний и уменьшение пропускной способности воздушного пространства – всё это оправдывает необходимость внедрения четко определенных норм и процедур безопасности. Эксплуатанты и диспетчеры воздушного пространства должны контролировать непредсказуемость производства космических полетов, чтобы обеспечить высокий уровень эффективности полетов для всех пользователей воздушного пространства. Кроме того, то, как использовались ограничения воздушного пространства, создало дисбаланс, при котором ограничения воздушного пространства действуют так, что одна отрасль получает приоритет над другой. Независимо от того, является ли отрасль новой или прочно установившейся, все должны следовать мерам по снижению рисков для безопасности полетов, которые ограничивают воздействие на всех пользователей воздушного пространства. Должны быть сохранены свобода аэронавигации и равенство пользования.

2.3 Определение воздушного пространства, где предоставляются услуги воздушного движения, отличается и отделено от определения суверенного воздушного пространства. Приложения ИКАО не определяют, каким образом государство должно предоставлять услуги воздушного движения в своем национальном воздушном пространстве, но они определяют

требования и ожидания в отношении предоставления услуг в международном воздушном пространстве, делегированном им. Это позволяет государствам определять, основываясь на текущей деятельности, какой требуется уровень обслуживания и объём дополнительных услуг.

2.4 Существующие подходы к производству коммерческих космических полетов предполагают определение опасных зон или требуют больших зон разделения. Эти зоны в основном сосредоточены над открытым морем, где процедуры и сферы ответственности пересекаются. Размер зон, количество времени, в течение которого для них действуют ограничения, и процессы, используемые для уведомления эксплуатантов гражданской авиации, являются не согласованными. Кроме того, существуют две существенные проблемы, связанные с нынешним подходом: перевозки выполняются над международными водами, но не всегда основаны на стандартах ИКАО, и отсутствие согласованных процедур для авиадиспетчеров и для уведомления авиакомпаний вызывает озабоченность в отношении безопасности и эффективности полетов.

2.5 Для решения вышеуказанных проблем, мы считаем необходимым расширение сотрудничества со всеми заинтересованными сторонами. Мы признаем, что определенный уровень координации существует, однако мы не считаем, что глобальная перспектива была принята во внимание. Присутствие различных типов пользователей повышает уровень сложности в общем воздушном пространстве. Эта ситуация выдвинула на первый план необходимость разработки соответствующего нормативного инструктивного материала, стандартов и рекомендуемой практики, связанных с управлением воздушным пространством, в котором происходит данная деятельность.

2.6 Для обеспечения безопасной и эффективной интеграции этой деятельности в существующее воздушное пространство ИКАО при поддержке отрасли следует разработать стандарты и руководящие указания, касающиеся таких вопросов, как разделение или ограничения воздушного пространства.

3. **ВЫВОДЫ**

3.1 Поскольку ожидается, что объём производства коммерческих космических полетов в международном воздушном пространстве будет увеличиваться, ИКАО должна инициировать шаги по решению связанных с этим задач, переводя этих отраслевых партнеров с первоначального уровня на уровень, который приведет к их возможной интеграции.

3.2 Ассамблее предлагается рассмотреть рекомендации, содержащиеся в резюме выше.