



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

#### ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

**Пункт 33 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией**

### СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОЦЕССА УСТАНОВЛЕНИЯ ПРЕДЕЛОВ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

(Представлено Объединенными Арабскими Эмиратами)

#### КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном рабочем документе предлагается усовершенствовать процесс установления пределов несuverенного воздушного пространства над открытым морем в целях обеспечения эффективности и экономии для поставщиков обслуживания и пользователей воздушного пространства. В нем обсуждается основанный на научных данных подход в отношении процесса установления пределов воздушного пространства, в основе которого должны лежать технические и эксплуатационные потребности, а не политическая повестка дня.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- принять к сведению содержание данного рабочего документа;
- обратиться к Секретариату ИКАО с просьбой по мере необходимости обновить соответствующие положения ИКАО с учетом положений, предлагаемых в данном рабочем документе.

<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, упомянутая в данном документе, должна осуществляться отдельными государствами, запрашивающими изменения
<i>Справочный материал</i>	Дос 7030, <i>Дополнительные региональные правила</i> Дос 9854, <i>Глобальная эксплуатационная концепция организации воздушного движения</i> Приложение 11, <i>Обслуживание воздушного движения</i> Резолюция А40 Ассамблеи, добавления G, H MIDeANPVI <sup>1</sup>

<sup>1</sup> [Microsoft Word - MID eANP VOL I - Dec \(icao.int\)](#)

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В данном рабочем документе предлагается усовершенствовать установление пределов районов полетной информации (РПИ) в несuverенном воздушном пространстве с единственной целью облегчить пролет воздушных судов и обеспечить выполнение мандата каждого государства, предусматривающего ответственность перед авиационным сообществом за предотвращение ненужных сбоев в воздушном сообщении из-за намерений, выходящих за рамки интересов отрасли.

1.2 В Приложении 11 "*Обслуживание воздушного движения*" говорится об обслуживании воздушного движения (ОВД) в РПИ, представляющих собой заданный район, в пределах которого государство несет ответственность за ОВД. При этом РПИ могут включать не только суверенное воздушное пространство, но и воздушное пространство над открытым морем; п. 2.1.2 Приложения гласит:

"Части воздушного пространства над открытым морем или в воздушном пространстве, суверенитет над которым не определен, где будет обеспечиваться обслуживание воздушного движения, устанавливаются на основе региональных аэронавигационных соглашений. Затем Договаривающееся государство, взявшее на себя ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения в таких частях воздушного пространства, принимает меры к организации и обеспечению этого обслуживания в соответствии с положениями настоящего Приложения".

1.3 Будучи депозитарием, ИКАО в соответствии со статьей 28 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция, Дос 7300) и региональными аэронавигационными соглашениями использует региональные аэронавигационные планы (АНП) для определения положений, политики и инструктивных материалов, касающихся возложенной на государства ответственности за предоставление аэронавигационных средств и служб для целей международной аэронавигации.

1.4 Помимо причин, упомянутых в п. 1.2, в добавлении G резолюции 40 Ассамблеи говорится, что пределы воздушных пространств, которые не находятся над территориями государств, устанавливаются в целях обеспечения безопасности полетов и оптимизации эффективности и экономии как для тех, кто предоставляет, так и для тех, кто использует обслуживание. Кроме того, разделение установленных воздушных пространств на части следует осуществлять только по техническим и эксплуатационным причинам, а также по соображениям безопасности и эффективности полетов.

## 2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Ассамблея постановила, что региональные планы пересматриваются в тех случаях, когда становится очевидным, что они более не соответствуют настоящим и перспективным потребностям международной гражданской авиации, и что в зависимости от характера требуемого изменения соответствующие поправки вносятся в региональный план посредством переписки между ИКАО, государствами-членами и заинтересованными международными организациями.

2.2 В данном рабочем документе предлагается усовершенствовать предусмотренные процедуры внесения поправок в региональные аэронавигационные планы, том I, обязав запрашивающую сторону, будь то государство, ИКАО или Генеральный секретарь, указывать научно обоснованные причины предлагаемой поправки.

2.3 Поскольку РПИ существуют для облегчения пролета воздушных судов в определенных сегментах воздушного пространства, особенно над открытым морем в несuverенном воздушном пространстве, следует ограничиваться техническими и эксплуатационными функциями, связанными с обеспечением безопасности и регулярности воздушного движения, осуществляемого в данном воздушном пространстве. Следовательно, инициатор изменений должен провести всестороннюю оценку и исследование факторов риска для безопасности полетов на основе текущих и прогнозируемых данных о воздушном движении, моделирования воздушного пространства и достаточного имитационного моделирования, а также консультаций с пользователями воздушного пространства. Тем самым должно быть подтверждено, что предлагаемая поправка обусловлена очевидной эксплуатационной необходимостью и призвана обеспечить безопасность и эффективность полетов, а также экономию для поставщиков обслуживания и пользователей воздушного пространства.

2.4 В данном рабочем документе предлагается изменить общие критерии процедуры внесения поправок в региональные аэронавигационные планы, чтобы предлагаемые поправки в АНП были обоснованными и чтобы предложения были полностью оправданными, точными и соответствующими потребностям отрасли в обеспечении безопасного, упорядоченного и эффективного потока воздушного движения над открытым морем в несuverенном воздушном пространстве.

2.5 Одним из ключевых факторов является вовлечение соответствующих государств, при этом следует проводить предварительные консультации и достигать предварительных соглашений по соответствующим РПИ, а также предоставлять информацию о таких консультациях и соглашениях. Кроме того, в обсуждение следует вовлекать пользователей воздушного пространства.

2.6 При предложении любых поправок в АНП следует учитывать вопросы, вызывающие озабоченность соответствующих государств, и надлежащим образом представлять такие поправки в Аэронавигационную комиссию ИКАО (АНК), обеспечивая достаточное обоснование для одобрения любых изменений и принятия решений о действиях по любому предложению.