

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 32 повестки дня. Региональные механизмы координации осуществления деятельности в области обеспечения безопасности полетов и аэронавигации

ВНЕДРЕНИЕ СОВМЕСТНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПОТОКОВ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

(Представлено Японией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

ATFM (организация потоков воздушного движения) является главным фактором уменьшения объемов эмиссии CO₂, обеспечивающим повышение уровня безопасности полетов и эффективности при сокращении времени ожидания посадки в воздухе и времени руления.

В связи с увеличением объемов международных перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе возросла потребность в трансграничной сети ATFM в противоположность отдельным системам ATFM.

Существуют различные методы трансграничной ATFM. Однако связь между ATFM, механизмом совместного принятия решений аэропортами (A-CDM), системой организации прибытия (AMAN), вылета (DMAN) и наземного движения (SMAN) и другими соответствующими системами создает условия для повышения эффективности ATFM и минимизации времени работы двигателей, а также обеспечивает существенное уменьшение объемов эмиссии CO₂.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) принять к сведению планы Японии по внедрению системы AMAN/DMAN/SMAN и ее интеграции с ATFM и A-CDM, что будет способствовать уменьшению объемов эмиссии CO₂;

б) предложить признать, что внедрение беспрепятственной трансграничной ATFM может способствовать снижению объемов авиационной эмиссии CO₂, и в дальнейшем осуществлять активную координацию деятельности с соседними государствами в целях обеспечения эффективного потока воздушного движения;

в) призвать ИКАО и ее государства-члены к созданию региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG) или иных соответствующих форумов в каждой области для обмена информацией о вопросах и проблемах, возникающих при налаживании трансграничной ATFM.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Дос 9971, <i>Руководство по совместной организации потоков воздушного движения</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В 1994 году Управление гражданской авиации Японии (JCAB) создало ATFMC (центр организации потоков воздушного движения) в Фукуоке и инициировало предоставление обслуживания ATFM (организации потоков воздушного движения) внутри района полетной информации (РПИ) Фукуока за исключением океанического района. С 2005 года центр организации воздушного движения (АТМС), образованный из ATFMC в целях эффективного использования воздушного пространства и обеспечения безопасности полетов и беспрепятственного потока воздушного движения, осуществляет ATFM в совокупности с организацией воздушного движения для пробных зон.

1.2 В центре АТМС был налажен процесс совместного принятия решений (СДМ) с эксплуатантами воздушных судов, центром управления воздушным движением (УВД), сотрудниками служб метеорологического обеспечения аэронавигации (МЕТ), специалистами по связям с военными структурами и т. д., и таким образом была внедрена развитая организация ATFM для внутренних полетов с использованием программы задержек на земле (GDP) в качестве основного инструмента.

1.3 Потоки воздушного движения в РПИ Фукуока на подведомственной АТМС территории состояли приблизительно на 50 % из внутренних полетов, на 35 % из международных полетов между аэропортами в Японии и за рубежом и на 17 % из полетов через РПИ Фукуока, при этом приблизительно 50 % полетов пересекали границу РПИ, и число этих трансграничных полетов растет (по состоянию на 2019 год).

1.4 Центр АТМС во взаимодействии с соседними РПИ внедрил трансграничную ATFM, тем самым обеспечив ATFM для международных полетов. Основные показатели для международных полетов включают, например, спутный след (MIT) и интервал эшелонирования в минутах (MINIT), сообщаемые во время полета.

1.5 В регион APAC входит множество относительно небольших РПИ, в некоторых из которых даже нет ATFMU. Чтобы справиться со сложным потоком воздушного движения, регион APAC совместно с региональным бюро APAC ИКАО продолжает прорабатывать концепцию многоузловой сети ATFM в целях налаживания трансграничной ATFM.

1.6 Чтобы удовлетворить растущий спрос на воздушные перевозки в регионе APAC, центр АТМС работает над внедрением трансграничной системы ATFM внутри субрегионов в дополнение к координации деятельности с соседними РПИ.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Примерно половина международных полетов, обслуживаемых в РПИ Фукуока, производится между аэропортами внутри Японии и в государствах Азии. В частности, поскольку многие из этих полетов производятся между тремя соседними государствами Китаем, Японией и Республикой Корея, для внедрения и развития субрегиональной трансграничной ATFM был создан механизм под названием NARANG (региональная группа по согласованию ATFM в Северо-Восточной Азии), и эти три государства работают над обеспечением беспрепятственной организации потоков воздушного движения.

2.2 Каждое из государств, участвующих в NARAHG, уже внедрило ATFM для внутренних полетов. Следующим шагом было внедрение беспрепятственной трансграничной ATFM для международных полетов, пересекающих границу РПИ, за счет указания времени пересечения границы РПИ: расчетного времени пролета (СТО). Указание СТО для воздушных судов позволяет сократить излишние задержки в РПИ аэропорта назначения.

2.3 Кроме того, заблаговременное указание СТО позволит АТФМУ в принимающих соседних РПИ рассчитать GDP на основе этого СТО. Кроме того, воздушные суда, выполняющие полеты в соседних РПИ, смогут сократить задержки в воздухе, что будет содействовать снижению объемов эмиссии CO₂. Это также существенно уменьшит время, необходимое для координации ATFM соответствующими АТФМУ при пересечении границ РПИ.

2.4 Тем временем АТМС Фукуока рассматривает возможность внедрения трансграничной ATFM не только с соседним районным диспетчерским центром АСС Тайпей, но и в субрегионе Юго-Восточной Азии, где ведущую роль играет АМНАС (многоузловая система сотрудничества в области ATFM в регионе АРАС). В этом субрегионе проводится пробное внедрение трансграничной ATFM с указанием расчетного времени взлета (СТОТ), одного из методов GDP, представляющей собой многоузловую концепцию, главным образом с такими государствами, как Гонконг Китай, Таиланд и Сингапур.

2.5 Указание СТОТ воздушных судов не создает нагрузки, связанной с заданием ограничений по времени в различных местоположениях для международных полетов, пересекающих несколько РПИ. Кроме того, для АТФМУ, связанных с полетом, нет необходимости координировать действия с АТФМУ, отдаленными на один или несколько РПИ от местоположения воздушного судна в полете, в отношении ограничений по времени прохождения и т. д. на границе РПИ от первоначального АТФМУ. Поэтому использование этого метода удобно как эксплуатантам воздушных судов, так и поставщикам аэронавигационного обслуживания (ПАНО).

2.6 В Международном аэропорту Токио (RJTT) в Японии GDP применяется к внутренним полетам, и внедрение DMAN/SMAN способствовало сокращению задержек на земле. Если станет возможно указывать СТОТ для международных полетов, это позволит воспользоваться преимуществами DMAN/SMAN также и применительно к международным полетам.

2.7 Как отмечено в п. 1.3, использование СТО и СТОТ в условиях тенденции к росту числа международных полетов, пересекающих границу РПИ, позволит дополнительно сократить время ожидания посадки в воздухе. Международная координация деятельности между соседними государствами и в регионе в целом обеспечит эксплуатантам воздушных судов устойчивую эксплуатационную среду и поможет эксплуатантам воздушного пространства повысить эффективность его использования.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 В настоящем документе сообщается о планах JСAV внедрить АМАН/DMAN/SMAN и содействовать интеграции ATFM и А-СDM, внося свой вклад в уменьшение объемов эмиссии CO₂.

3.2 JСAV предлагает ИКАО и ее государствам-членам признать, что внедрение бесшовной трансграничной системы ATFM может способствовать снижению объемов эмиссии CO₂ авиационного сектора, и в дальнейшем активно координировать деятельность с соседними государствами в целях обеспечения эффективного потока воздушного движения.

3.3 JСAV призывает ИКАО и ее государства-члены к созданию PIRG или иных соответствующих форумов в каждой области для обмена информацией о вопросах и проблемах, возникающих при налаживании трансграничной АТФМ.

— КОНЕЦ —