



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 31 повестки дня. Стандартизация в области безопасности полетов и аэронавигации

ПЕРЕСМОТР СИСТЕМЫ КЛАССИФИКАЦИИ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЕЕ СООТВЕТСТВИЯ НЫНЕШНИМ И БУДУЩИМ ТРЕБОВАНИЯМ

(Представлено Объединенными Арабскими Эмиратами)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Данный рабочий документ представляется с целью инициировать дискуссию о необходимости пересмотра существующей классификации воздушного пространства для приведения ее в соответствие с современными концепциями и удовлетворения будущих технологических потребностей. В нем признается важность Приложения 11 *Обслуживание воздушного движения*, Стандартов и Рекомендуемой практики в их текущем виде, но также их несоответствие нынешним и будущим требованиям.

В нем представлены концепции операций, основанных на характеристиках, изложены требования в отношении дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС), уделено особое внимание проблемам воздушного движения в городских условиях, предложено учитывать коммерческие космические и сверхзвуковые полеты, а также отмечена необходимость введения экологических требований и ограничений.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) обратиться к ИКАО с просьбой признать необходимость обновления системы классификации воздушного пространства в целях обеспечения большей гибкости и согласованности с современными принципами использования воздушного пространства для удовлетворения будущих эксплуатационных потребностей;

б) обратиться к ИКАО с просьбой предложить государствам и международным организациям представить замечания в отношении их нынешних и будущих требований к реорганизации существующей системы классификации воздушного пространства;

с) обратиться к ИКАО с просьбой создать рабочую группу для пересмотра классификации воздушного пространства.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Данный рабочий документ не имеет существенных финансовых последствий
<i>Справочный материал</i>	Приложение 11, <i>Обслуживание воздушного движения</i> , глава 2 и добавление 4

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Признавая, что Приложение 11 *Обслуживание воздушного движения* к Конвенции о международной гражданской авиации (Doc 7300) должно использоваться для классификации воздушного пространства, которая непосредственно влияет на обслуживание и требования об оснащении воздушных судов, производящих полеты в определенных секторах воздушного пространства, необходимо отметить, что технологическая, коммерческая и эксплуатационная среда, в которой используется эта классификация, меняется и приводит к появлению новых проблем, которые действующая классификация воздушного пространства не позволяет решить.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 В Приложении 11 ИКАО утвердила систему классификации воздушного пространства, подробно изложенную в п. 2.6 главы 2 и в виде таблицы в добавлении 4. Эта система классификации воздушного пространства предусматривает методологию, в соответствии с которой воздушному пространству может быть присвоен класс от А до G с подробным описанием эшелонирования воздушных судов, характера обслуживания воздушного движения, ограничений по скорости/высоте, требований в отношении радиосвязи и требований в отношении диспетчерских разрешений для каждого класса воздушного пространства. Эти классы воздушного пространства были введены в ноябре 1999 года в соответствии с поправкой 39 и с тех пор не пересматривались.

2.2 В период после 2000 года произошли значительные технологические изменения, сказавшиеся на использовании и регулировании воздушного пространства, в связи с чем классификацию воздушного пространства необходимо рассмотреть на предмет ее актуальности. В число этих изменений входят внедрение операций, основанных на характеристиках, и введение принципов определения некоторых стандартов, основанных на результатах, для оборудования и услуг. Дальнейшие технологические достижения привели к появлению коммерческих полетов ДПАС, которые в настоящее время обычно осуществляются в воздушном пространстве класса G, но которые в скором времени изменятся с внедрением организации движения беспилотных авиационных систем (UTM). Они предусматривают использование концепций, основанных на характеристиках, и для них потребуется новый набор стандартов, особенно в случае полетов в городских условиях. Новые достижения в технологиях коммерческих воздушных судов также обуславливают необходимость учета высокоскоростных и космических полетов, поэтому потребуется решить целый ряд проблем, связанных с полетами выше FL600, и с соответствующей классификацией воздушного пространства. Наконец, еще одним направлением развития стало принятие и внедрение экологических требований в отношении полетов коммерческой авиации, и необходимость определенных ограничений в некоторых воздушных пространствах можно учесть в рамках пересмотренной системы классификации воздушного пространства путем установления, к примеру, требований по шуму и эмиссии в том или ином воздушном пространстве.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1.1 В настоящее время Договаривающиеся государства во всем мире ограничены в имеющихся вариантах классификации, поэтому при классификации воздушного пространства вводится ряд дополнительных требований, предусмотренных в добавлениях, например, основанные на характеристиках стандарты связи/навигации/наблюдения, необходимые для полетов в том или ином воздушном пространстве. В этой связи необходимо устранить такие недостатки и создать систему, в большей степени отражающую особенности нынешнего и будущего использования воздушного пространства, что позволит привести требования к обслуживанию и использованию

воздушного пространства в соответствие с его классификацией. Поэтому Договаривающимся государствам предлагается рассмотреть рекомендацию о начале пересмотра существующей системы классификации воздушного пространства, чтобы привести ее в большее соответствие с нынешними и будущими эксплуатационными требованиями.

— КОНЕЦ —