



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ**

**ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 32 повестки дня. Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы ОрВД и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)**

**ФОРМАЛЬНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ ВНЕДРЕНИЮ ГЛОБАЛЬНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ КОНЦЕПЦИИ ОрВД ИКАО**

(Представлено Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (CANSO<sup>2</sup>))

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Резолюция Ассамблеи А35-15 призвала предпринять шаги, направленные на то, чтобы будущая глобальная система ОрВД была основана на эксплуатационных показателях, и призвала государства «использовать Глобальную эксплуатационную концепцию организации воздушного движения ИКАО в качестве общей основы при планировании и внедрении систем CNS/ATM». Ассамблея также определила, что «внедрение систем CNS/ATM не оказывает влияния на суверенитет и границы государств» и отметила, что «экономические и законодательные вопросы должны решаться государствами по отдельности или сообща».

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) отметить, что проблемы реализации видения интегрированной, гармонизированной и глобально интероперабельной ОрВД имеют главным образом формальный, а не операционный/технический характер;
- b) рассмотреть для включения в новое сводное заявление предлагаемую формулировку, которая включена в раздел 3.3 данного документа.

*Стратегические цели*

Данный рабочий документ связан со стратегическими целями А, С и D

<sup>1</sup> Текст на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках представлен CANSO.

<sup>2</sup> CANSO занимается проблемами ОрВД во всем мире. В 2006 году ANSP, входящие в состав CANSO, обслуживали 61% воздушного пространства, управляли 84% мирового воздушного движения и обслужили 44 млн. полетов. Полноправными членами являются: Аена - Испания | AEROTHAI - Таиланд | Управление аэропортов Индии | Aircservices Австралия | Airways Новая Зеландия | ANS Республики Чехия | ATNS - Южная Африка | ATSA - Болгария | Austro Control - Австрия | Avinor - Норвегия | AZANS - Азербайджан | Belgocontrol - Бельгия | CAA Уганда | DFS - Германия | DHMI - Турция | DSNA - Франция | EANS - Эстония | ENAV SpA - Италия | Федеральное управление гражданской авиации - США | HungaroControl | Ирландская авиационная служба | Kazaeronavigatsia - Казахстан | LFV - Швеция | LGS - Латвия | LPS Словацкая Республика | LVNL - Нидерланды | MATS - Мальта | MoldATSA - Молдова | NAMA | NANSO - Египет | NATS - Великобритания | NAV Канада | NAV Португалия | Naviair - Дания | OACA - Тунис | Oro Navigacija - Литва | PANSO - Польша | ROMATSA - Румыния | Sakaeronavigatsia Ltd - Грузия | Serco | skyguide - Швейцария | Slovenia Control | SMATSA - Сербия | UKSATSE - Украина

<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	<i>Дос 9848, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 8 октября 2004 г.) Дос 9854, Глобальная эксплуатационная концепция организации воздушного движения Дос 9750, Глобальный аэронавигационный план применительно к системам CNS/ATM Приложение 11, Обслуживание воздушного движения Дос 9426, Руководство по планированию услуг воздушного движения Дос 9161/3, Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания</i>

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Резолюция Ассамблеи А35-15 призвала предпринять шаги, направленные на то, чтобы будущая глобальная система ОрВД была основана на эксплуатационных показателях, и призвала государства «использовать Глобальную эксплуатационную концепцию организации воздушного движения ИКАО в качестве общей основы при планировании и внедрении систем CNS/ATM». Последняя Ассамблея также определила, что «внедрение систем CNS/ATM не оказывает влияния на суверенитет и границы государств» и отметила, что «экономические и законодательные вопросы ... должны решаться государствами по отдельности или сообща».

1.1 Текущий Глобальный аэронавигационный план (ГАНП), разработанный на основе отраслевой «дорожной карты» во исполнение решений 11-й Конференции по аэронавигации, содержит руководство, охватывающее технические, операционные, экономические, экологические, финансовые, юридические и законодательные элементы, необходимые для перехода от системы ОрВД к Глобальной эксплуатационной концепции ОрВД.

1.2 35-я сессия Ассамблеи признала «центральную роль, которую ИКАО будет играть в облегчении предоставления помощи государствам в отношении технических, финансовых, управленческих, юридических и координирующих аспектов внедрения». Тем не менее, достижение прогресса в реализации видения интегрированной, гармонизированной и глобально интероперабельной аэронавигационной системы было медленным из-за возникших формальных проблем.

## 2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Следует напомнить, что в соответствии со статьей 28 Конвенции о международной гражданской авиации каждое Договаривающееся государство обязуется предоставить аэропорты, аэронавигационные услуги и средства в соответствии со стандартами и рекомендованными практиками (SARPs), изложенными в Приложениях к Конвенции. Конвенция никоим образом не

ограничивает *как* государство должно предоставлять аэропорты и аэронавигационные услуги. Государства свободны в выборе организационной структуры и юридической формы для организации, предоставляющей такие услуги, государства должны определить орган, отвечающий за предоставление таких услуг, будь то само государство или иная уполномоченная организация. Однако, при том, что эксплуатационные функции могут быть делегированы, ответственность за соблюдение Конвенции несет государство.

2.2 Несмотря на свободу выбора, предложенную государствам Конвенцией, в определении организационной и эксплуатационной структуры обеспечения аэронавигационных услуг, аэронавигационные услуги являются большей частью единственным звеном в авиационной цепочке приращения стоимости, которое организовано, эксплуатируется и находится во владении на национальном уровне. Либерализация воздушного транспорта привела реструктуризации и реорганизации авиалиний и в некоторых государствах и регионах позволила им объединиться и консолидироваться. Аэропорты также получили разрешение на коммерциализацию и приватизацию, в некоторых случаях стали частью глобальных аэропортных или инфраструктурных компаний. Являясь функцией истинно глобальной по своей природе, аэронавигационные услуги должны получить возможность провести реструктуризацию и реорганизацию для того чтобы стать глобально интегрированными, гармонизированными и интероперабельными.

2.3 В настоящее время существуют различные правила и эксплуатационные требования для каждого поставщика аэронавигационных услуг, как предписано его национальным регулирующим органом. Такая фрагментация ОрВД оказывает влияние на безопасность, эффективность, пропускную способность и оказывает негативное влияние на окружающую среду. Также негативное влияние оказывается на работу ANS. Управление воздушным сообщением должно быть более функционально организованным, а воздушное пространство должно быть организовано в соответствии с эксплуатационными требованиями и разделено с учетом характера структуры транспортных путей, а не по принципу национальных границ.

2.4 Данное требование организации воздушного пространства в соответствии с транспортными маршрутами и вне зависимости от национальных границ было рекомендовано ИКАО.<sup>3</sup> В настоящее время существует много договоренностей, по которым поставщик аэронавигационных услуг получил право оказывать аэронавигационные услуги в регионе полетной информации, областях и зонах контроля, которые охватывают территорию другого государства. Такие договоренности разумны с точки зрения улучшения безопасности, эффективности и пропускной способности. Однако такие договоренности зачастую формализованы посредством соглашений между ANSP, а не договоров между государствами, что порождает определенную законодательную и юридическую неопределенность, возникающую из подобных неформальных соглашений.

2.5 Разделение воздушного пространства на Функциональные аэровоздушные блоки (FAB) как часть инициативы «Единое европейское небо» может рассматриваться как расширение концепции организации воздушного пространства по транспортным маршрутам, но в большем масштабе. FAB может включать в себя воздушное пространство нескольких государств-членов

---

<sup>3</sup> Приложение 11 ИКАО "Обслуживание воздушного передвижения", п. 2.9.1

ЕС, такие государства должны определить ANSP в рамках данного блока. Со временем это может привести к консолидации ANSP. Можно также добиться улучшений в пропускной способности и эффективности при сохранении высокого уровня безопасности. Также ожидается, что данный подход будет иметь экологические преимущества.

2.6 Однако для европейской инициативы по дефрагментации воздушного пространства и улучшения работы ОрВД вначале требуется соглашение на уровне государств о создании FAB, а затем соглашение о назначении какого-либо ANSP в качестве поставщика услуг в рамках созданного блока. Признается существование многочисленных юридических, регуляторных/надзорных, финансовых, социальных препятствий, а также препятствий, связанных с вопросами безопасности и обороны и юридической/судебной ответственности, преодоление которых требует сильного политического руководства и воли глав государств.

### 3. **ВЫВОДЫ**

3.1 Управление воздушным сообщением должно быть более функционально организованным, а воздушное пространство должно быть организовано в соответствии с эксплуатационными требованиями и разделено с учетом характера структуры транспортных путей, а не по принципу национальных границ. Ассамблея также определила, что внедрение систем CNS/ATM не оказывает влияния на суверенитет и границы государств, и отметила, что экономические и законодательные вопросы должны решать государствами по отдельности или сообща. Она также признала роль регионов в планировании и внедрении таких систем с целью обеспечения гармонизации и интероперабельности.

3.2 Европейский опыт показывает, что проблемы реализации видения интегрированной, гармонизированной и глобально интероперабельной ОрВД имеют главным образом формальный, а не операционный/технический характер. Также следует признать, что для преодоления этих препятствий требуется сильное политическое руководство и воля глав государств.

3.3 Предлагается включить следующий текст в сводное заявление о продолжающихся политиках и практиках ИКАО в области внедрения CNS/ATM:

*Признавая, что будущая глобальная система ОрВД должна подчиняться требованиям и основываться на эксплуатационных показателях;*

*Признавая, что текущая фрагментация ОрВД оказывает влияние на безопасность, эффективность, пропускную способность и негативно влияет на окружающую среду, воздушное пространство должно быть организовано в соответствии с эксплуатационными требованиями и разделено в соответствии со структурой транспортных маршрутов, а не по национальным границам;*

*Признавая*, что внедрение систем CNS/ATM не влияет на суверенитет и границы государств;

*Отмечая*, что темпы реализации видения интегрированной, гармонизированной и глобально интероперабельной аэронавигационной системы были медленными, а преодоление возникших формальных препятствий требуют сильного политического руководства и воли со стороны государств;

*Признавая* роль регионов в планировании и внедрении систем CNS/ATM с целью обеспечения гармонизации и интероперабельности;

*Ассамблея:*

*Призывает* Совет обеспечить тесное сотрудничество ИКАО с государствами и отраслевыми партнерами для выработки лучшего понимания Глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения и ее последствий для организационных и эксплуатационных аспектов предоставления аэронавигационных услуг;

*Предписывает* государствам коллективно и на региональном уровне устранить институциональные препятствия для внедрения интегрированной, гармонизированной и глобально интероперабельной аэронавигационной системы.