



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ**

**ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 31 повестки дня. Постоянная эволюция глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД), основанной на эксплуатационных характеристиках**

**"ЕДИНОЕ ЕВРОПЕЙСКОЕ НЕБО", СОЗДАНИЕ ЕВРПИ И НЕОБХОДИМОСТЬ  
КООРДИНАЦИИ ПРОГРАММ МОДЕРНИЗАЦИИ ОрВД**

(Представили Португалия от имени Европейского сообщества и его государств-членов<sup>1</sup>, другие государства – члены Европейской конференции гражданской авиации<sup>2</sup> и ЕВРОКОНТРОЛЬ)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем документе дается краткий обзор хода осуществления инициативы "Единое европейское небо" (СЕС) и ее значения для государств, не являющихся членами Европейского союза, содержится просьба к ИКАО принять к сведению создание в будущем европейского верхнего района полетной информации (ЕВРПИ) и предлагается ИКАО систематически координировать программу "СЕСАР" с другими аналогичными инициативами в целях обеспечения согласованного внедрения новых технологий и систем, эксплуатация которых окажет влияние во всем мире.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

а) принять к сведению осуществление инициативы СЕС и ее значение для государств, не являющихся членами ЕС;

б) принять к сведению юридическое обоснование СЕС, касающееся создания в будущем ЕВРПИ в рамках реорганизации структуры воздушного пространства в Европе в связи с внедрением СЕС, и поручить Совету и Генеральному секретарю осуществлять координацию с Европейской комиссией по вопросам, касающимся ЕВРПИ;

с) выступить с инициативой по осуществлению глобальной систематической координации программ "СЕСАР" и "НЕКСТДЖЕН" и всех других субрегиональных программ, которые могут быть приняты с целью будущего внедрения новых технологий и систем, эксплуатация которых окажет влияние во всем мире.

<sup>1</sup> Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Чешская Республика, Швеция и Эстония. Все эти 27 государств также являются членами ЕКГА.

<sup>2</sup> Албания, Азербайджан, Армения, Босния и Герцеговина, Бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Молдова, Монако, Норвегия, Сербия, Турция, Украина, Хорватия и Швейцария.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью D ( <i>Эффективность. Повышение эффективности полетов</i> )
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	

## 1. "ЕДИНОЕ ЕВРОПЕЙСКОЕ НЕБО": ХОД РЕАЛИЗАЦИИ И МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗНАЧЕНИЕ

1.1 На предыдущей сессии Ассамблеи Европейское сообщество и его государства-члены информировали Договаривающиеся государства о внедрении концепции "Единого европейского неба", которая представляет собой крупную инициативу по реорганизации архитектуры европейской системы управления воздушным движением с целью удовлетворения будущих потребностей в том, что касается пропускной способности, обеспечения безопасности полетов и охраны окружающей среды. Коротко говоря, инициатива СЕС предназначена для организации воздушного пространства и аэронавигации в Европе не на местном, а на региональном уровне. С географической точки зрения данная инициатива не замыкается в границах Европейского союза (ЕС).

1.2 В 2006 году Европейское сообщество и его государства-члены подписали с десятью соседними государствами всеобъемлющее многостороннее авиационное соглашение о создании единого авиационного района в Европе (ЕСАА). Распространение СЕС на всех участников ЕСАА является одним из существенных элементов этой инициативы. Это относится также и к всеобъемлющему авиационному соглашению с Марокко, которое было подписано в 2006 году. Ранее инициатива СЕС была также распространена на Норвегию, Исландию, Лихтенштейн и Швейцарию. В результате, в настоящее время СЕС должна быть принята и реализована в 38 государствах Европы и 1 государстве Африки.

1.3 Наконец, необходимо отметить, что многие принципы, лежащие в основе СЕС, такие как создание функциональных блоков воздушного пространства в зависимости от потоков воздушного движения, а не от национальных границ, или эффективное применение правил гибкого использования воздушного пространства, позволяющих в соответствии с требованиями ИКАО осуществлять тесное сотрудничество между военными и гражданскими пользователями воздушного пространства, могут быть полезными для многих Договаривающихся государств, изыскивающих пути повышения эффективности использования своего воздушного пространства. В этом отношении Европа готова к диалогу с такими странами.

1.4 После принятия основополагающих нормативных документов по СЕС в 2004 году Европейская комиссия активно осуществляла реализацию нормативной базы СЕС на основе программы работы, подготовленной государствами – членами ЕС и партнерами. Этот процесс предусматривает выполнение правил, разработанных на основе полномочий, переданных специализированным органам, таким как ЕВРОКОНТРОЛЬ, с перечислением подлежащих выполнению задач и указанием соответствующих сроков. ЕВРОКОНТРОЛЬ в рамках переданных ему полномочий оказывает поддержку Европейской комиссии как регулирующему органу, обладая для этого соответствующими экспертными знаниями. В последние два года была завершена работа над несколькими нормативными документами, последним из которых был

принятый документ, касающийся новой системы сборов, классификации воздушного пространства, координации и передачи управления воздушным движением и планов полетов воздушных судов.

## **2. ЕВРОПЕЙСКИЙ ВЕРХНИЙ РАЙОН ПОЛЕТНОЙ ИНФОРМАЦИИ (ЕВРПИ)**

2.1 Особое значение для ИКАО имеет тот факт, что в соответствии с нормативным актом (ЕС) № 551/2004 Европейского парламента и Совета Европы относительно организации и использования воздушного пространства в рамках "Единого европейского неба", Сообщество и его государства-члены ставят перед собой цель создания единого европейского верхнего района полетной информации (ЕВРПИ) и его признания в ИКАО. Эта инициатива наряду с определением функциональных блоков воздушного пространства (ФАБ) будет способствовать устранению нынешней раздробленности в сфере УВД и оперативных недостатков путем объединения верхних эшелонов воздушного пространства участвующих стран для оптимизации диспетчерского сопровождения в целях получения эксплуатационных преимуществ и дополнительной экономической выгоды. В результате образования неразрывного верхнего воздушного пространства, благодаря которому появится возможность гармонизации и упрощения структуры воздушного пространства, ЕВРПИ будет содействовать общему планированию и выпуску единого сборника аэронавигационной информации, тем самым способствуя устранению узких мест в регионе и уменьшению расходов, вызываемых раздробленностью.

2.2 В том же контексте аэрокосмическая стратегия ЕВРОКОНТРОЛЯ для государств ЕКГА указывает подлежащие осуществлению стратегические этапы на пути к упрощенной организации воздушного пространства. В качестве первого этапа предложена гармонизация в классификации воздушного пространства ИКАО всего верхнего воздушного пространства стран ЕКГА, расположенного выше единого согласованного эшелона.

## **3. ПРОГРАММА МОДЕРНИЗАЦИИ ЕС "СЕСАР"**

### **3.1 Введение**

3.1.1 Организация воздушного движения срочно нуждается в модернизации. Большинство ныне действующих технологий были созданы более 30 лет назад, и, несмотря на значительный прогресс в таких областях, как обработка данных или создание новой аппаратуры и оборудования, базовая архитектура систем ОрВД осталась без изменений.

3.1.2 ИКАО проделала большую работу по подготовке руководящих принципов и инструктивного материала в отношении новой глобальной эксплуатационной концепции ОрВД, а также подхода, основанного на эксплуатационных характеристиках. Это важный шаг к модернизации ОрВД. Необходимо его дополнить программами практических разработок и внедрения, которые помогут уточнить в целом эксплуатационную концепцию ИКАО, разработать и внедрить новые технологии, системы и эксплуатационные процедуры и создать организации, которые смогут воплотить изменения в жизнь.

3.1.3 Программа "СЕСАР" (SES ATM Research – программа исследований по ОрВД в рамках "Единого европейского неба") – это технологический компонент внедрения СЕС и способ решения этой задачи. Эта программа была организована с целью поддержки создания действительно единого воздушного пространства, но она также в свою очередь опирается на

законодательную базу СЕС, в частности, в той ее части, которая касается интероперабельности. Эта программа была также создана для обеспечения согласованного объединения всех усилий и ресурсов в Европе.

3.1.4 СЕСАР состоит из трех этапов:

- На этапе определения (2005–2008 гг.) будет подготовлен европейский генеральный план ОрВД. В генеральном плане ОрВД руководящие принципы ИКАО получают дальнейшее развитие и будут преобразованы в конкретную эксплуатационную концепцию, план действий в области НИОКР и "дорожную карту" внедрения.
- На этапе разработки (2007–2013 гг.) европейский генеральный план ОрВД будет использован как основание для разработки и валидации технологий, систем и эксплуатационных процессов, необходимых для внедрения в Европе системы ОрВД нового поколения.
- На этапе развертывания (2014–2020 гг.) будут внедрены результаты этапа определения.

3.2 **Управление программой "СЕСАР" и ее международный аспект**

3.2.1 СЕСАР содержит много новшеств с точки зрения управления и, в частности, закрепляет признание роли, которую должна играть отрасль в определении и разработке систем нового поколения. Вследствие этого этап определения, совместно финансируемый ЕС и ЕВРОКОНТРОЛем и организуемый ЕВРОКОНТРОЛем, осуществляется консорциумом предприятий отрасли, состоящим из около 60 партнеров и других участвующих организаций, представляющих все заинтересованные стороны. Таким образом, ожидается, что результатом этапа определения будет не только подготовка шести докладов, но также, что особенно важно, финансовое участие отрасли в фактической реализации положений генерального плана ОрВД. Что касается этапа разработки, одной из главных задач будет обеспечение того, чтобы все соответствующие программы были состыкованы с генеральным планом ОрВД. Было сочтено важным создать особую структуру для обеспечения эффективного управления программой.

3.2.2 В качестве такой структуры ЕС учредил совместное предприятие СЕСАР, являющееся юридическим лицом в рамках законодательства ЕС, которое станет "владельцем" европейского генерального плана ОрВД и будет отвечать за его выполнение. Совместное предприятие (СП) СЕСАР будет иметь двух участников-основателей: Европейское сообщество и ЕВРОКОНТРОЛЬ. Ожидается, что в него войдут другие представители отрасли, включая организации из стран-партнеров, не входящих в ЕС. Это относится к организациям государств, которые входят в общий авиационный район (как указано в п. 2.1) и которые рассматриваются как "естественные" партнеры программы, но это в равной степени относится и к организациям любых других заинтересованных Договаривающихся государств, которые предварительно подписали с Европейским сообществом как минимум одно соглашение в области воздушного транспорта. Таким образом, СП представляет собой партнерство государственных и частных предприятий с полномочиями вести международные кооперативные разработки новых технологий и систем.

### 3.3 Показатели эффективности СЕСАР

3.3.1 Консорциум, осуществляющий этап определения СЕСАР, представил в декабре 2006 года доклад, в котором определил показатели эффективности, в соответствии с которыми будут создаваться и эксплуатироваться системы ОрВД нового поколения. Эти показатели эффективности находятся в полном соответствии с соответствующими рекомендациями ИКАО.

3.3.2 Ключевые показатели эффективности, идентифицированные в рамках СЕСАР, сведены в три основные категории:

- "Общественный резонанс", который имеет большое значение даже для тех, кто не пользуется авиатранспортной системой. Сюда входят такие параметры, как безопасность полетов, авиационная безопасность и защита окружающей среды.
- "Эксплуатационные показатели", которые имеют большое значение для поставщиков аэронавигационного обслуживания, эксплуатантов аэропортов, пользователей воздушного пространства и клиентов таких пользователей (например, пассажиров). Сюда входят такие параметры, как экономическая эффективность, пропускная способность, экономичность, гибкость и предсказуемость.
- "Факторы, способствующие эффективности", которые непосредственно не интересуют конечных пользователей воздушного транспорта, но являются частью эксплуатационных процессов. К ним относятся доступ и равенство возможностей, участие и интероперабельность.

3.3.3 Некоторые аспекты эффективности могут быть реализованы только в глобальном плане, к ним относятся безопасность полетов, авиационная безопасность или окружающая среда. Что касается этих аспектов, важное значение имеет прагматичная координация действий с другими регионами мира, для того чтобы авиация, являющаяся глобальной по своему характеру, отвечала ожиданиям общества.

### 3.4 Взаимоотношения с другими программами модернизации

3.4.1 Американская программа модернизации "НЕКСТДЖЕН"

3.4.1.1 Со своей стороны, Соединенные Штаты Америки приступили к осуществлению программы модернизации авиатранспортной инфраструктуры, первоначально именуемой NGATS, а затем – "НЕКСТДЖЕН", которая имеет более широкий охват, чем СЕСАР, так как она также затрагивает инфраструктуру аэропортов, включая аэропортовое оборудование для обеспечения безопасности.

3.4.1.2 Исходя из той же логики, что и в Европе, для управления программой было создано Объединенное управление по планированию и разработке (JPDO).

3.4.1.3 Для обеспечения интероперабельности СЕСАР и НЕКСТДЖЕН Европейская комиссия и Федеральное авиационное управление (ФАУ) 17 июля 2006 года подписали Меморандум о взаимопонимании (МОВ), заложивший процессы координации обеих инициатив. Этот МОВ дополняет договоренности между ЕВРОКОНТРОЛем и ФАУ о техническом сотрудничестве.

3.4.1.4 Цель данного МОВ состоит в определении взаимных мер, позволяющих каждой стороне соответствующим образом участвовать в работе консультативных и директивных органов друг друга. Например, ФАУ участвует в работе отраслевого консультативного совета, учрежденного в рамках законодательства СЕС; в свою очередь, Европейская комиссия участвует в работе Консультативного комитета по организации воздушного движения (АТМАК).

3.4.1.5 МОВ определяет обязательную процедуру, с помощью которой должен происходить обмен информацией между Европейской комиссией и ФАУ задолго до осуществления процессов стандартизации с целью обеспечения возможности для проведения дискуссий, способствующих углублению интероперабельности.

3.4.1.6 Были приняты конкретные меры, в частности, в области окружающей среды, для организации взаимодействия, результатом которого будет выполнение более экологически эффективных трансатлантических полетов. Ожидается, что МОВ приведет к осуществлению конкретных координационных действий по всем показателям эффективности, связанным с разработкой систем и технологий СЕСАР и НЕКСТДЖЕН.

3.4.2 Взаимоотношения с другими партнерами

3.4.2.1 Европейская комиссия уже приступила к первоначальным дискуссиям с рядом стран-партнеров. СП СЕСАР постепенно начинает функционировать, и ожидается, что в 2008 году дискуссии будут носить более конкретный и оперативный характер. Партнеры из третьих стран (как указано в п. 3.2), которые станут членами СП СЕСАР, будут официально принимать участие в совещаниях его административного совета, который является его основным директивным органом. Они также будут участвовать в работе, проводимой с санкции СП, в тех областях и на тех условиях, которые указаны в их соглашениях о членстве.

## 4. ВЫВОДЫ

4.1 Реализация СЕС осуществляется хорошими темпами. После принятия основных законодательных актов в 2004 году были приняты важные меры по гармонизации нормативной базы в участвующих странах.

4.2 Инициатива СЕС не замкнута в границах ЕС. В силу глобального характера гражданской авиации и обусловленных этим значительных изменений с эксплуатационной и институциональной точек зрения инициатива СЕС открыта для соседних стран, не являющихся членами ЕС. Кроме того, накапливаемые экспертные знания могут оказаться актуальными для других Договаривающихся государств.

4.3 ЕВРПИ следует понимать как один из основных инструментов Сообщества, с помощью которого будет проведена эффективная реорганизация воздушного пространства в рамках СЕС. Этот инструмент является частью концепции СЕС, предполагающей, что воздушное пространство – это общий ресурс для всех категорий пользователей, которые должны им пользоваться гибко, обеспечивая при этом беспристрастность и транспарентность.

4.4 СЕСАР предоставляет уникальную возможность для модернизации инфраструктуры ОрВД:

- путем увязки деятельности, связанной с осуществлением технических разработок, с законодательной работой и
- путем объединения всех ресурсов в рамках последовательной программы, управляемой одной инстанцией.

4.5 Программа "СЕСАР" будет иметь широкое глобальное значение с точки зрения внедрения и гармонизации новых технологий, в силу чего она разрабатывается с особой готовностью к сотрудничеству с Договаривающимися государствами, не являющимися членами ЕС.

4.6 СЕСАР и НЕКСТДЖЕН – это две крупные региональные инициативы. Необходимо углублять координацию между ними, а также с другими региональными инициативами для обеспечения того, чтобы глобальная авиация оправдала возлагаемые на нее обществом надежды.

— КОНЕЦ —