



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ

Пункт 22 повестки дня. **Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области аэронавигации**

УСТАНОВЛЕНИЕ ПРЕДЕЛОВ ВОЗДУШНЫХ ПРОСТРАНСТВ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе подтверждается многолетняя политика ИКАО, согласно которой районы полетной информации (РПИ) должны определяться исходя из соображений технического и эксплуатационного характера, а также рекомендуется не разделять воздушное пространство на части для целей, которые не способствуют безопасности полетов или эксплуатационной эффективности организации воздушного движения (ОрВД).

Действия Ассамблеи приводятся в п. 4.

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

A35-WP/8
Приложение 2. *Правила полетов*
Приложение 11. *Обслуживание
воздушного движения*
Дос 7300, *Конвенция о между-
народной гражданской авиации*

Дос 9082, *Политика ИКАО в отно-
шении аэропортовых сборов и сбо-
ров за аэронавигационное обслу-
живание*
Дос 9700, *Действующие резолюции
Ассамблеи (по состоянию на
5 октября 2001 года)*

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В статье 1 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Дос 7300) (Чикагская конвенция) признается, что "каждое государство обладает полным и

исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией". ИКАО и ее Договаривающиеся государства давно признали, что суверенитет наилучшим образом обеспечивается посредством делегирования ответственности за аэронавигационное обслуживание, осуществляемого на основе создания районов полетной информации (РПИ). Политика ИКАО заключается в том, чтобы там, где имеется возможность, объединять и расширять РПИ в целях достижения более высокой эффективности.

1.2 Недавно несколько Договаривающихся государств выступили с предложением разделить установленные РПИ на более мелкие части для целей, которые не связаны с эффективным обслуживанием воздушного движения. В основе этих предложений часто лежат политические причины и другие цели, не связанные с безопасностью полетов. Однако в некоторых случаях они обуславливаются заинтересованностью в совместном использовании сборов с пользователей. Согласно руководящим принципам ИКАО сборы с пользователей должны обоснованно соотноситься с расходами на предоставление обслуживания.

1.3 В Чикагской конвенции, резолюциях Ассамблеи, Приложении 11 и других инструктивных материалах ИКАО четко прописано, что границы РПИ должны устанавливаться и намечаться с учетом эффективности прохождения потоков воздушного движения и что сборы с пользователей должны взиматься только в целях покрытия расходов, связанных с предоставлением необходимого аэронавигационного обслуживания и средств.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Разделение установленных РПИ на части для целей, не связанных с: 1) повышением экономической эффективности и 2) сохранением достигнутых уровней безопасности полетов, противоречит резолюциям и принципам ИКАО.

2.2 В Приложении 11 (в п. 2.1.1 и примечании к нему) подтверждается политика, согласно которой установление РПИ напрямую не связано с суверенитетом:

"Примечание. Если одно государство передает другому государству ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения над своей территорией, оно делает это без ущерба своему национальному суверенитету. Аналогичным образом ответственность государства, обеспечивающего обслуживание, ограничивается техническими и эксплуатационными соображениями и не выходит за рамки соображений, относящихся к обеспечению безопасности и ускорению потока воздушных судов, использующих соответствующее воздушное пространство."

Далее в п. 2.1.2 в Приложении 11 говорится, что ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения над открытым морем определяется на основе региональных аэронавигационных соглашений.

2.3 В п. 1 постановляющей части добавления N к резолюции A33-14 Ассамблеи конкретно указывается, что:

"границы воздушных пространств ОВД над территориями государств или над открытым морем устанавливаются на основе технических и эксплуатационных"

соображений в целях обеспечения оптимальной эффективности и экономии как для тех, кто предоставляет, так и для тех, кто использует такое обслуживание."

2.4 Кроме того, в правиле 1, связанном с вышеуказанными положениями той же самой резолюции, говорится:

"Договаривающимся государствам следует изыскивать наиболее эффективное и экономичное разграничение воздушного пространства ОВД, оптимальное расположение пунктов передачи ответственности и наиболее эффективные процедуры координации в сотрудничестве с другими заинтересованными государствами и с Организацией."

2.5 В октябре 2003 года Одиннадцатая Аэронавигационная конференция ИКАО одобрила эксплуатационную концепцию воздушного движения, которая настоятельно рекомендует, чтобы:

"ИКАО, государства и региональные группы планирования и осуществления проектов (PIRG) рассматривали глобальную эксплуатационную концепцию ОрВД в качестве общей глобальной основы для руководства планированием внедрения систем ОрВД и концентрации всех разработок в области ОрВД."

2.6 В эксплуатационной концепции, в частности, говорится:

"2.2.2 Структуризация воздушного пространства будет осуществляться на глобальном уровне, но с признанием аспектов суверенитета. Количество однородных районов ОрВД и/или прохождения маршрутов районов будет сведено к минимуму наряду с рассмотрением возможности объединения смежных районов. Стратегическое планирование в отношении любого определенного района будет осуществляться заинтересованными членами сообщества ОрВД. Tактические изменения в конкретном районе воздушного пространства будут осуществляться поставщиком обслуживания ОрВД, отвечающим за организацию данного воздушного пространства."

2.2.3 Координация планирования между соседними районами будет проводиться с целью образования единого континуума воздушного пространства. Воздушное пространство в пределах этого континуума будет свободным от эксплуатационных разрывов и несоответствий. При структуризации воздушного пространства будут учитываться потребности различных категорий пользователей в увязке с фактором времени. Переход из одного района в другой будет транспарентным для пользователей в любой момент времени."

2.7 Кроме того, следует отметить, что в статье 15 Чикагской конвенции, в частности, говорится, что:

"Никакое Договаривающееся государство не взимает каких-либо пошлин, налогов или других сборов только лишь за право транзита через его территорию, или влета на его территорию, или вылета с его территории любого воздушного судна Договаривающегося государства или находящихся на нем лиц или имущества."

2.8 ИКАО четко оговаривает, что обложение сборами осуществляется только в целях поддержания средств и служб, благоприятствующих международным авиаперевозкам. Во введении к *Политике ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Дос 9082) включено следующее положение:

Сфера применения сборов и их количественный рост

8. Совет рекомендует государствам:

- i) *давать разрешение на обложение сборами лишь за те услуги и функции, которые предоставляются гражданской авиации, имеют к ней непосредственное отношение или, в конечном итоге, полезны для ее деятельности;*
- ii) *воздерживаться от обложения сборами, являющимися дискриминационными по отношению к международной гражданской авиации по сравнению с другими видами международного транспорта.*

2.9 Далее в п. 38 ii) этого же документа (Дос 9082) говорится:

"Расходы, которые следует принимать во внимание, должны быть расходами, оцениваемыми в отношении средств и служб, включая спутниковые службы, предоставляемых и внедряемых согласно региональному аэронавигационному плану (планам) ИКАО, дополненному, при необходимости, во исполнение рекомендаций соответствующего регионального аэронавигационного совещания ИКАО, утвержденных Советом. Любые другие виды средств и обслуживания, если они не предоставляются по заявке эксплуатанта, следует исключать, как следует исключать расходы на средства или обслуживание, предоставляемые по контракту или самими перевозчиками, а также любые расходы, связанные с дополнительным строительством, эксплуатацией или техническим обслуживанием."

2.10 В разделе II добавления F к резолюции A33-19 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта" отмечается "...необходимость сбалансированного учета финансовых интересов сторон, предоставляющих аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, и авиакомпаний". В региональных аэронавигационных планах следует учитывать разграничение воздушного пространства, основанное на принципах эффективности и экономичности для пользователей и поставщиков, а также сохранить указанный баланс.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Разделение воздушного пространства на части по политическим причинам или взимание с пользователей дополнительных сборов не только приводит к ненужному снижению эффективности и повышению расходов пользователей, но также и противоречит общепринятой политике ИКАО.

3.2 Разделение установленных РПИ на более мелкие части воздушного пространства повышает требования к обеспечению координации и увеличивает рабочую нагрузку диспетчеров УВД, не предоставляя при этом пользователю каких-либо выгод. Кроме того, дальнейшее разделение воздушного пространства может привести к снижению уровня безопасности полетов в результате увеличения числа изменений частоты, обусловленного сегментацией воздушного пространства.

4. **ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ**

4.1 Ассамблее предлагается утвердить поправку к добавлению N к резолюции A33-14, представленную в документе A33-WP/8, с изменениями, предложенными в добавлении к настоящему документу.

ДОБАВЛЕНИЕ

ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ А35-Х (заменяющей резолюцию А33-14)

ДОБАВЛЕНИЕ N³

~~Разграничение~~ Установление пределов воздушных пространств ОВД
~~в региональных аэронавигационных планах~~

...

Ассамблея постановляет со ссылкой на региональные аэронавигационные планы, что:

1. ~~границы пределы~~ границы воздушных пространств ОВД над территориями государств или над открытым морем устанавливаются на основе технических и эксплуатационных соображений в целях обеспечения безопасности полетов и ~~оптимальной~~ оптимизации эффективности и экономии как для тех, кто предоставляет, так и для тех, кто использует такое обслуживание;

2. ~~разделение~~ разделение установленного воздушного пространства ОВД на части следует осуществлять только по техническим и эксплуатационным причинам, а также по соображениям безопасности полетов.

– КОНЕЦ –