

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 33 повестки дня. Аэронавигация. Стандартизация****ВНЕДРЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОЙ НАВИГАЦИОННОЙ СПУТНИКОВОЙ СИСТЕМЫ (GNSS)
ДЛЯ ЦЕЛЕЙ АЭРОНАВИГАЦИИ**

(Представлено Российской Федерацией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе приводится информация о некоторых аспектах внедрения Глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS), требующих доработки документов ИКАО.

Действия: Ассамблее предлагается рекомендовать Совету ИКАО:

a) разработать методический материал по оценке применения элементов и систем GNSS по четырем основным критериям – точность, целостность, готовность и непрерывность обслуживания для оказания помощи государствам при внедрении GNSS;

b) рассмотреть вопрос повышения статуса требований, определяющих обязательства, возлагаемые на государство, которое санкционирует полеты по GNSS, как это изложено в пунктах 2.5 и 2.6 настоящего документа, одновременно установив требования к средствам регистрации и мониторинга данных GNSS, относящихся к полетам.

<i>Стратегические цели</i>	Данный документ связан со стратегическими целями А "Безопасность полетов" и D "Эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Финансирование в рамках бюджета регулярной программы ИКАО
<i>Справочный материал</i>	Приложение 10 "Авиационная электросвязь", том I "Радионавигационные средства" Дос 9849, <i>Руководство по глобальной спутниковой навигационной системе</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 При допуске к использованию Глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) в своем суверенном воздушном пространстве договаривающееся государство стоит перед выбором того или иного сценария использования системы GNSS в зависимости от этапов полета (полеты по трассам, в районе аэродрома, неточные и точные заходы на посадку, посадка и взлет, а также наземные операции на аэродроме), которые будут допущены для операций с использованием GNSS. При этом могут быть использованы различные созвездия и функциональные дополнения, которые могут применяться как отдельно, так и в различных сочетаниях, исходя из потребностей и экономической целесообразности для государств и авиационных пользователей.

¹ Текст на русском языке представлен Российской Федерацией.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1. Решение о допуске к использованию GNSS в воздушном пространстве государства на каждом из типовых этапов полета принимается государственными авиационными властями на основе оценки соответствия данной навигационной системы требованиям ИКАО по критериям точности, целостности, непрерывности обслуживания и эксплуатационной готовности.

2.2. Принимая решение о допуске к использованию GNSS, государство принимает на себя ответственность за гарантию безопасности ее эксплуатации, чем определяется настоятельная потребность в наличии методических материалов по проведению оценки состоятельности навигационной системы согласно указанным выше критериям. Их отсутствие в настоящее время в действующей документации ИКАО усложняет принятие решений по допуску GNSS.

2.3. С учетом изложенного, представляется необходимым поручить ИКАО разработать методические материалы для оказания помощи государствам при внедрении GNSS, возможно, посредством доработки Дос 9849 "*Руководство по глобальной навигационной спутниковой системе (GNSS)*", что в значительной степени ускорит внедрение GNSS в различных государствах и регионах.

2.4. Следует отметить также наличие неопределенности в содержании положений, устанавливающих обязательства государства, принимающего решение о выдаче разрешений на те или иные операции, которые требуют подтверждения характеристик системы, но не располагающего текущими возможностями мониторинга и сбора данных в отношении GNSS.

2.5. В Приложении 10 "*Авиационная электросвязь*", том I, содержится рекомендация 2.4.3.1, согласно которой "Государство, санкционирующее выполнение полетов на основе использования GNSS, должно обеспечивать регистрацию данных GNSS, относящихся к этим полетам". В соответствии с примечанием 1 к данной рекомендации "Эти регистрируемые данные предназначены, в первую очередь, для использования при расследовании авиационных происшествий и инцидентов. Эти данные могут также использоваться для периодического подтверждения того, что уровни точности, целостности, непрерывности обслуживания и эксплуатационной готовности поддерживаются в пределах, требуемых для утвержденных операций". Таким образом, действующими SARPS ИКАО устанавливается желательность обеспечения со стороны государства как регистрации данных GNSS, так и мониторинга данных GNSS для допущенных операций. Этим учитываются возможности государства в организации такого мониторинга, но не учитываются последствия допускаемого отсутствия такой возможности.

2.6. Вместе с тем, мониторинг данных GNSS, относящихся к производству полетов, является фактором, оказывающим существенное влияние на обеспечение безопасности полетов. Принимая во внимание действующее глобальное планирование предоставления обслуживания GNSS и последовательное техническое развитие самой системы, представляется необходимым, чтобы требования о регистрации и мониторинге данных GNSS при внедрении обслуживания GNSS носили обязательный характер. В этих целях требование обеспечения регистрации и мониторинга данных GNSS устанавливается как стандарт ИКАО в отношении принятия государством решения о выдаче разрешений на операции, требующих подтверждения характеристик системы, а оценка состоятельности системы по основным четырем критериям подлежит проведению на постоянной основе. При этом в помощь государствам разрабатываются требования к средствам регистрации и мониторинга данных GNSS, относящихся к полетам. Такой подход отвечает общим принципам обеспечения безопасности полетов и способствует повышению уровня доверия к навигации, основанной на GNSS.