

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 27 повестки дня. Безопасность полетов. Политика****Пункт 32 повестки дня. Аэронавигация. Политика****ГАРМОНИЗИРОВАННОЕ В ГЛОБАЛЬНОМ МАСШТАБЕ
СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ**

(Представлено Доминиканской Республикой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Развитие авиации в качестве основы экономического обмена и социально-культурного роста наций означает, что возникает необходимость изыскания общих методов интеграции с целью гармонизации и устойчивого развития отрасли. Логический подход говорит нам о необходимости поиска путей, направленных на повышение пропускной способности нашего воздушного пространства и навигационных средств, а также эффективности нашей деятельности, не забывая при этом о том, что нашей основной задачей является поддержание обеспечиваемого уровня безопасности полетов.

Определив общие задачи, преобразовав их в соответствующие планы и определив необходимый инструментарий для их достижения, мы должны сосредоточить наше внимание на установление темпов реализации, придав этому необходимый приоритет, с тем чтобы данная цель была достигнута гармонизированным образом, в соответствии с конкретными и региональными потребностями глобализированной авиации.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) одобрить четвертое издание *Глобального аэронавигационного плана* (Дос 9750) в качестве стратегического инструктивного материала для глобальной аэронавигации;
- б) одобрить первое издание пересмотренного варианта *Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП)* (Дос 10004), с тем чтобы он служил глобальным стратегическим инструктивным материалом для безопасности полетов;
- с) определить необходимость разработки минимальных концептуальных рамок региональной приоритизации главных элементов для внедрения блочной модернизации.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов и охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительных средств не требуется
<i>Справочный материал</i>	<i>Доклад Двенадцатой Аэронавигационной конференции 2012 года</i> (Дос 10007) <i>Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 8 октября 2010 года)</i> (Дос 9958) <i>Глобальный аэронавигационный план</i> (Дос 9750) (четвертое издание) <i>Глобальный план обеспечения безопасности полетов</i> (Дос 10004)

¹ Текст документа на испанском языке представлен Доминиканской Республикой.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В мировой гражданской авиации наблюдается устойчивый рост, несмотря на периоды экономического спада, имевшие место за последние 40 лет. Первоначальное развитие инфраструктуры аэропортов и последующее расширение аэронавигационного обслуживания непосредственно привели к созданию рабочих мест, новых возможностей для развития бизнеса и доступа к удаленным рынкам.

1.2 Важно подчеркнуть, что международная гражданская авиация играет ключевую роль в устойчивом развитии наций и превратилась из деятельности, которая служит средством сообщения между двумя пунктами, в катализатор экономического роста – главный компонент мировой торговли и стимулирующий фактор в различных видах коммерческой деятельности.

1.3 Учитывая огромное воздействие, оказываемое гражданской авиацией на экономику государств, управленческие инициативы ведомств гражданской авиации должны быть хорошо проработаны, с тем чтобы внести максимальный вклад в эффективность авиационной деятельности. По этой причине усилия, предпринимаемые в области гражданской авиации, необходимо рассмотреть не в национальном, а мировом масштабе. В глобализованных условиях, в которых мы живем, для того чтобы максимально использовать возможности ведения бизнеса, необходимо применять комплексные инициативы планирования в рамках региональных и глобальных субъектов, которые содействуют развитию гражданской авиации. Ведомство гражданской авиации должно стать краеугольным камнем национального авиационного планирования, оказывая содействие инициативам, которые позволят достичь национальных целей с учетом международных условий, в которых осуществляется авиационная деятельность.

2. ГЛОБАЛЬНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ ИКАО В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И АЭРОНАВИГАЦИИ

2.1 При проведении стратегического планирования ведомства гражданской авиации и поставщики аэронавигационного обслуживания должны разрабатывать свои стратегические направления с учетом возможностей и угроз, присутствующих в окружающих их условиях. Принимая во внимание, что деятельность гражданской авиации включает компонент, который выходит за пределы национальных границ, Международная организация гражданской авиации (ИКАО) является органом, который играет руководящую роль в деле разработки руководящих принципов, призванных обеспечить синергию между многочисленными связанными с авиацией системами и подсистемами, которая позволит им обеспечить достижение своих соответствующих целей в согласованном порядке.

2.2 Аналогичным образом, с тем чтобы предлагаемые на национальном уровне усовершенствования могли быть в комплексном плане адаптированы к потребностям развития и ожидаемым результатам каждого региона, государства должны в проактивном порядке поддерживать региональное планирование, которое осуществляется в рамках групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG), представляя свои предложения относительно реализации различных региональных планов в области гражданской авиации и предлагая свои национальные инициативы вместе с инициативами PIRG и решениями региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG).

2.3 Для обеспечения согласованного развития воздушного движения, безопасности полетов и модернизации аэронавигационной инфраструктуры ИКАО разработала системную

стратегию под названием "блочная модернизация", которая увязывает достигнутые в различных районах результаты с взаимно дополняющими друг друга структурными элементами. Это позволит государствам и заинтересованным странам гарантировать устойчивое развитие деятельности в безопасных, эффективных и надежных условиях в соответствии с общественными потребностями. Блочная модернизация и их различные модули представляют собой прагматичный и гибкий подход к определению развития систем гражданской авиации в государствах. Это – инструментарий, который обеспечивает стабильность в планировании и координации инвестиций для принятия стратегических решений.

3. АНАЛИЗ

3.1 *Глобальный аэронавигационный план (ГАНП, Doc 9750)*

3.1.1 29 мая 2013 года Совет (C-DEC 199/5) утвердил четвертое издание ГАНП, который, наряду с определением стратегического направления технической программы работы ИКАО в области глобальной аэронавигации, также служит инструктивным материалом для государств, региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG), поставщиков обслуживания, пользователей воздушного пространства и отраслевых заинтересованных сторон.

3.1.2 Доминиканская Республика приветствует реализацию предлагаемого ГАНП с учетом того, что он обеспечит стабильность инвестиций и гармонизированный подход, с тем чтобы государства, согласно своему уровню развития, смогли использовать усовершенствования, которые интегрируют различные аэронавигационные системы устойчивым образом.

3.1.3 В этой связи следует учитывать, что государства всегда будут иметь право самостоятельно принимать решения относительно своих инвестиций, и что любой переход к новым системам должен быть надлежащим образом проанализирован для обеспечения возможности использования реализуемых новых технологий различными эксплуатантами. Именно поэтому такое значение имеет региональная направленность, с тем чтобы инвестиции, которые будут сделаны для совершенствования аэронавигационных систем, не только принесли экономические выгоды каждой из заинтересованных сторон, но также в значительной степени содействовали повышению уровня безопасности полетов.

3.1.3 Однако, поскольку блочная модернизация является инструментом реализации ГАНП, важно объединить усилия для того, чтобы не допустить такой ситуации, когда планируемая гибкость станет препятствием на пути необходимой гармонизации, если не будут разработаны минимальные общие концептуальные рамки с распределением главнейших элементов в соответствии с предлагаемым порядком приоритизации. Также важно, чтобы эти минимальные рамки были установлены в соответствии с региональными темпами реализации.

3.2 *Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП, Doc 10004)*

3.2.1 30 июля 2013 года Совет утвердил первое издание ГПБП. Данный план, помимо того, что он является стратегическим инструктивным материалом для технической программы ИКАО в области безопасности полетов, служит в качестве руководящих принципов для региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG), государств и отрасли при проведении мероприятий по планированию и внедрению.

3.2.2 Доминиканская Республика поддерживает внедрение ГПБП, принимая во внимание, что данный план послужит основным инструктивным материалом для перехода к системам контроля, основанным на эффективности обеспечения безопасности полетов. Важно, что данный подход учитывает способность каждого государства реализовать каждый этап развития, обеспечивая при этом надлежащий контроль за авиационной деятельностью в соответствии с их индивидуальными обстоятельствами. Данный переход к новым моделям должен учитывать потребность многих государств в сохранении своих предписывающих систем контроля и/или, насколько это будет для них легко сделать, с тем чтобы обеспечить поддержание существующего уровня безопасности полетов, проводить мероприятия по повышению такого уровня и ни в коем случае не оказывать негативного влияния на уровень безопасности полетов.

3.3 Доминиканская Республика намеревается гармонизировать свое стратегическое планирование в области гражданской авиации в соответствии с инициативами блочной модернизации, предусмотренными в ГАНП и ГПБП, принимая в качестве ориентира ожидаемый вклад данного мероприятия в достижение перспективного видения нации, как это указано в законе № 1-12, который определяет стратегию национального развития до 2030 года. Для достижения этой цели институт доминиканской гражданской авиации (*Instituto Dominicano de Aviación Civil* — IDAC), ведомство гражданской авиации Доминиканской Республики, разрабатывает один из элементов своего стратегического планирования, который приведет к подготовке национальных планов развития аэронавигации и обеспечения безопасности полетов. Эти планы, одобренные в рамках региональных групп, могут превратить глобальные ожидания ИКАО в реальность.

4. ВЫВОД

4.1 Поддержка, оказываемая государствами в каждом регионе, предложениям ИКАО свидетельствуют о проделанной напряженной работе во имя гармонизации отрасли и достижения желаемого устойчивого развития. Таким образом, аналогичные результаты ожидаются от внедрения ГПБП и ГАНП путем блочной модернизации.

4.2 Мы обязаны осуществить гармонизацию на региональном уровне согласно общим концептуальным рамкам, предусматривающим приоритеты, соответствующие нашим конкретным потребностям и обстоятельствам. В связи с этим Ассамблее предлагается:

- a) одобрить четвертое издание *Глобального аэронавигационного плана* (Дос 9750) в качестве стратегического инструктивного материала для глобальной аэронавигации;
- b) одобрить первое издание пересмотренного варианта *Глобального плана обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Дос 10004), с тем чтобы он мог служить в качестве глобальных стратегических руководящих принципов обеспечения безопасности полетов;
- c) определить необходимость в разработке минимальных региональных концептуальных рамок приоритизации важнейших элементов для реализации блочной модернизации.