AN-Conf/12-WP/162
29/11/12

ДВЕНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 19–30 ноября 2012 года

ДОКЛАД КОНФЕРЕНЦИИ
ОБЩАЯ ЧАСТЬ

Примечание. После изъятия данного титульного листа этот документ следует поместить в соответствующий раздел папки доклада.

ДОКЛАД
ДВЕНАДЦАТОЙ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО

Кому: председателю Аэронавигационной комиссии

От: председателя Двенадцатой Аэронавигационной конференции

Имею честь представить доклад Двенадцатой Аэронавигационной конференции, проходившей в Монреале с 19 по 30 ноября 2012 года.

Подполковник (в отставке) Оскар Дерби
Председатель

Монреаль, 30 ноября 2012 года

СОДЕРЖАНИЕ

Страница

ПЕРЕЧЕНЬ РЕКОМЕНДАЦИЙ iii-1

СПРАВКА О РАБОТЕ КОНФЕРЕНЦИИ

1. Продолжительность конференции iv-1
2. Участники конференции iv-1
3. Должностные лица iv-1
4. Секретариат iv-1
5. Принятие повестки дня iv-2
6. Организация работы iv-2
7. Вступительное слово
   7.1 Президент Совета iv-2
   7.2 Председатель Аэронавигационной комиссии iv-5

СПИСОК УЧАСТНИКОВ КОНФЕРЕНЦИИ v-1

ПОВЕСТКА ДНЯ КОНФЕРЕНЦИИ vi-1

ГЛОССАРИЙ ТЕРМИНОВ vii-1

ДОКЛАДЫ КОНФЕРЕНЦИИ

Пункт 1 повестки дня. Стратегические вопросы, касающиеся проблем интеграции, взаимодействия и гармонизации систем в поддержку концепции "единого неба" для международной гражданской авиации 1-1

Пункт 2 повестки дня. Операции на аэродроме – повышение эффективности работы аэропортов 2-1

Пункт 3 повестки дня. Интероперабельность и обмен данными посредством функционально совместимого на глобальном уровне общесистемного управления информацией (SWIM) 3-1

Пункт 4 повестки дня. Оптимальная пропускная способность и эффективность посредством совместного использования глобальной системы ОрВД 4-1

Пункт 5 повестки дня. Эффективные траектории полета посредством операций, основанных на траектории полета 5-1

Пункт 6 повестки дня. Направление будущей работы 6-1

ПЕРЕЧЕНЬ РЕКОМЕНДАЦИЙ

1/1	Проект четвертого издания *Глобального аэронавигационного плана* (Doc 9750, ГАНП)	1-1
1/2	Внедрение	1-2
1/3	Инструктивный материал по анализу обоснования сценариев реализации	1-3
1/4	Архитектура	1-3
1/5	Точность эталонного времени	1-4
1/6	Вопросы передачи данных	1-4
1/7	Радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение	1-4
1/8	Рационализация радиосистем	1-5
1/9	Спутниковая система радиовещательного автоматического зависимого наблюдения	1-5
1/10	Автоматическое зависимое наблюдение – самоорганизующиеся беспроводные сети передачи данных	1-5
1/11	"Дорожная карта" автоматизации	1-6
1/12	Ресурсное развитие авиационного спектра частот	1-6
1/13	Потенциальное использование распределений спектра фиксированной спутниковой службы для поддержки безопасной эксплуатации дистанционно пилотируемых авиационных систем	1-8
1/14	Долгосрочное наличие и защита спектра терминалов с очень небольшим раскрывом антенны	1-9
1/15	Мониторинг и определение показателей эффективности аэронавигационных систем	1-9
1/16	Вопросы доступа и справедливого участия	1-10
2/1	Блочная модернизация авиационной системы ИКАО, связанная с пропускной способностью аэропортов	2-5
2/2	Разработка положений ИКАО в отношении дистанционного обслуживания воздушного движения	2-6
2/3	Безопасность аэронавигационных систем	2-6
2/4	Оптимизация мер по решению проблемы турбулентности в спутном следе	2-6
2/5	Выполнение полетов в районах аэродромов и заходов на посадку с использованием навигации, основанной на характеристиках	2-7
2/6	Разработка положений ИКАО для выполнения полетов в районах аэродрома и заходов на посадку с использованием навигации, основанной на характеристиках	2-7
3/1	Блочная модернизация авиационной системы ИКАО, связанная с совершенствованием характеристик на основе общесистемного управления информацией	3-4
3/2	Разработка глобальной концепции общесистемного управления информацией	3-5
3/3	Разработка положений ИКАО, касающихся общесистемного управления информацией	3-5
3/4	Поддержка общесистемного управления информацией со стороны государств и отрасли	3-6
3/5	Совершенствование эксплуатационных характеристик за счет предоставления информации о полетах и потоках движения для совместного использования воздушного пространства	3-6

3/6 Блочная модернизация авиационной системы ИКАО, касающаяся улучшения обслуживания с помощью управления аэронавигационной информацией, а также цифровой информации, связанной с организацией воздушного движения 3-7
3/7 Положения ИКАО, касающиеся улучшения обслуживания с помощью управления аэронавигационной информацией, а также цифровой информации, связанной с организацией воздушного движения 3-8
3/8 Действия государств, касающиеся улучшения обслуживания с помощью управления аэронавигационной информацией и цифровой информации, связанной с организацией воздушного движения 3-8
3/9 Пересмотр системы NOTAM и разработка вариантов ее замены 3-9

4/1 Эффективное управление воздушным пространством и улучшение организации потоков путем совместного принятия решений 4-7
4/2 Блочная модернизация авиационной системы ИКАО, связанная с наземным наблюдением с использованием радиовещательного автоматического зависимого наблюдения/мультилатерации, ситуационной осведомленностью о воздушном движении, управлением интервалами эшелонирования и системой эшелонирования в полете 4-8
4/3 Блочная модернизация авиационной системы ИКАО, связанная с бортовыми системами предупреждения столкновений и наземными средствами обеспечения безопасности полетов 4-9
4/4 Определение местоположения и слежение в океанических и удаленных районах и передача информации, инициируемая полетными данными 4-10
4/5 Координация/сотрудничество гражданских и военных органов и совместное использование воздушного пространства 4-10
4/6 Блочная модернизация авиационной системы ИКАО, связанная с интеграцией дистанционно пилотируемых воздушных судов в несегрегированное воздушное пространство 4-12
4/7 Блочная модернизация авиационной системы ИКАО, связанная с метеорологической информацией 4-13
4/8 Договоренности о координации деятельности в кризисных ситуациях и планы на случай чрезвычайных обстоятельств 4-14

5/1 Повышение эффективности полетов за счет совершенствования организации воздушного пространства и сети маршрутов 5-4
5/2 Блочная модернизация авиационной системы ИКАО, связанная с операциями, основанными на траектории полета 5-5
5/3 Повышение степени гибкости и эффективности профилей снижения и вылета 5-5

6/1 Рамочная основа региональной деятельности – методика и инструменты планирования 6-2
6/2 Руководящие принципы приоритизации обслуживания 6-4
6/3 Оценка экономических, финансовых и социальных последствий модернизации организации воздушного движения и проведение блочной модернизации авиационной системы 6-5
6/4 Возможности и ограничения человека 6-6
6/5 Программа работы ИКАО в поддержку эволюции глобальной навигационной спутниковой системы 6-9
6/6 Использование многозвездного решения 6-10

6/7 Помощь государствам в понижении степени уязвимости глобальной навигационной спутниковой системы 6-11
6/8 Планирование в целях понижения степени уязвимости глобальной навигационной спутниковой системы 6-12
6/9 Информация о состоянии ионосферы и космической погоде для внедрения будущей глобальной навигационной спутниковой системы 6-13
6/10 Рационализация наземных навигационных средств 6-14
6/11 Рамки региональной деятельности. Согласование аэронавигационных планов и региональных дополнительных правил 6-15
6/12 Приоритизация и классификация модулей блочной модернизации..... 6-16
6/13 Разработка Стандартов и Рекомендуемой практики, Правил и инструктивного материала 6-20
6/14 Руководящие принципы проведения аэронавигационных исследований в целях оценки допустимого возвышения над поверхностью ограничения препятствий 6-21

ДОКЛАД ДВЕНАДЦАТОЙ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

Монреаль, 19–30 ноября 2012 года

СПРАВКА О РАБОТЕ КОНФЕРЕНЦИИ

1. ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ КОНФЕРЕНЦИИ

1.1 Двенадцатая Аэронавигационная конференция была открыта Президентом Совета г-ном Роберто Кобе Гонсалесом в 9:30 19 ноября 2012 года в зале заседаний Ассамблеи в Штаб-квартире Организации в Монреале. На открытии Конференции также присутствовал и выступил перед ее участниками председатель Аэронавигационной комиссии г-н Кристиан Шлейфер-Хайнгертнер. Заключительное пленарное заседание состоялось 30 ноября 2012 года.

2. УЧАСТНИКИ КОНФЕРЕНЦИИ

2.1 В работе Двенадцатой Аэронавигационной конференции приняли участие 1032 делегата из 120 Договаривающихся государств и 30 делегаций в качестве наблюдателей. Список участников размещен на веб-сайте AN-Conf/12 по адресу: www.icao.int/anconf12. Полный список будет подготовлен для окончательного доклада в голубой обложке.

3. ДОЛЖНОСТНЫЕ ЛИЦА

3.1 На 1-м пленарном заседании были выбраны следующие должностные лица:

Председатель Конференции:	подполковник (в отставке) Оскар Дерби
Заместитель председателя Конференции:	г-н Зефания Балиддава
Председатель Комитета:	капитан Джон Ф. Маккормик
Заместитель председателя Комитета:	г-н В. Сомосондуром

4. СЕКРЕТАРИАТ

4.1 Функции секретаря Конференции выполняла г-жа Нэнси Грэм, директор Аэронавигационного управления, которой оказывал помощь г-н Винс Галотти, заместитель директора по безопасности полетов, стандартизации и инфраструктуре. Кроме него, по мере необходимости, ей оказывали помощь перечисленные ниже в п. 6 сотрудники Аэронавигационного управления ИКАО и сотрудники других управлений и отделов Организации.

5. ПРИНЯТИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

5.1 Повестка дня, представленная Конференции Аэронавигационной комиссией, была утверждена на 1-м пленарном заседании.

6. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ

6.1 Организационный план работы, представленный государствам накануне Конференции, был утвержден на 1-м заседании без изменений. В этом плане предусматривалось создание одного комитета в следующем составе:

Председатель	капитан Джон Ф. Маккормик
Заместитель председателя	г-н В. Сомосондуром
Секретарь	г-н Винс Галотти, которому оказывали помощь г-да Р. Макфарлан, В. Майолла, Л. Джонассон, Г. Сударшан, Дж. Чон, Х. Матхисен, Е. Лассуидж, М. Холм, С. да Силва, Н. Хелси, К. Тейл, А. Карпетти, М. Марин, Ж. де Леон и г-жа М. Миллар, г-жа Л. Кери и г-жа М. Утсуномия

7. ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

7.1 Президент Совета г-н Роберто Кобе Гонсалес

От имени Совета и Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации приветствую вас на Двенадцатой Аэронавигационной конференции ИКАО.

Целью вашей работы в течение следующих двух недель будет выработка и достижение консенсуса относительно очередных шагов по реализации нашего совместного видения интероперабельной, "бесшовной" и глобальной системы организации воздушного движения для международной гражданской авиации в XXI веке.

Как многие из вас знают, этому процессу был дан старт на Десятой Аэронавигационной конференции в 1991 году, когда мы согласились с переходом от использования аэронавигационной системы, основанной на наземных средствах, к системе, основанной на спутниковых средствах. На Одиннадцатой Аэронавигационной конференции в 2003 году мы одобрили глобальную эксплуатационную концепцию организации воздушного движения и выработали соответствующую программу работы.

В течение последнего десятилетия мы совместными усилиями добились значительного прогресса в реализации этой программы, заложив основы, доработав технологии и процедуры и разработав необходимые Стандарты.

Задачи нынешней Двенадцатой Аэронавигационной конференции заключаются в обеспечении последовательной и согласованной реализации намеченного.

В последние годы ряд государств осуществил модернизацию своих национальных или региональных аэронавигационных систем. Эти инициативы побудили и другие государства к изучению возможности разработки своих собственных программ модернизации. Очень быстро стало очевидно, что для реализации нашего видения глобальной интероперабельной аэронавигационной системы требуется разработать скоординированную на глобальном уровне стратегию.

На это было обращено особое внимание в 2010 году на 37-й сессии Ассамблеи ИКАО, которая поручила Организации удвоить свои усилия для удовлетворения глобальной потребности в части интероперабельности воздушного пространства при уделении особого внимания вопросам безопасности полетов.

Результатом явилось то, что мы называем стратегией "блочной модернизации".

Техническая концепция блочной модернизации систем ставит четкие цели с точки зрения эксплуатационных усовершенствований, о необходимости которых говорит нам авиационное сообщество, для обеспечения более эффективной организации воздушного пространства, которая позволит нам безопасным образом удовлетворять будущие потребности в пропускной способности.

С точки зрения нашего глобального аэронавигационного планирования это выводит нас на совершенно новый путь в том смысле, что мы совместно определяем параметры, которые, по нашему мнению, должны обеспечиваться нынешними и будущими технологиями. Наметив на основе консенсуса эти эксплуатационные цели, мы теперь сможем реализовать систему, которая ставит инновации на службу авиации, для того чтобы государства и отрасль имели необходимую им на предстоящее десятилетие определенность в части планирования и инвестирования средств.

Очень важным аспектом для многих из вас является то, что концепция блочной модернизации не предусматривает уравнительного подхода. Напротив, она задумана как гибкая и масштабируемая стратегия, и государства или регионы могут вводить и внедрять ее с учетом конкретной интенсивности движения и установленных эксплуатационных потребностей. Поэтому не будет требоваться реализация всех модулей и возможностей во всех частях воздушного пространства.

Настоятельно необходимо, чтобы к 2014 году все регионы увязали свои аэронавигационные планы с методикой блочной модернизации. Для оказания помощи государствам ИКАО подготовила пособие по внедрению, содержащее необходимые рекомендации, в частности относительно минимальных объемов работ, которые необходимо реализовать каждому государству.

Многим из присутствующих определенные аспекты концепции блочной модернизации могут быть уже известны. Соответствующие спецификации были разосланы на комментирование государствам и были рассмотрены на Глобальном отраслевом аэронавигационном симпозиуме в 2011 году. Им были также посвящены несколько международных практикумов и презентаций. С учетом полученных отзывов они были изменены и улучшены.

Другими словами, в течение следующих двух недель техническая концепция систем блочной модернизации будет находиться в центре наших дискуссий.

Прежде чем мы приступим к работе, я хотел бы поделиться с вами некоторыми мыслями относительно того, чего я жду от данного совещания. Несомненно, в первую очередь одобрения методики блочной модернизации аэронавигационной системы.

Затем, выработки соглашения относительно порядка продвижения и внедрения усовершенствованных характеристик блочной модернизации. Для этого нам необходимо рассмотреть вопрос распределения среди заинтересованных сторон ответственности за разработку Стандартов и Рекомендуемой практики и технических спецификаций.

Нам также необходимо рассмотреть Глобальный аэронавигационный план, поскольку он будет стимулировать планирование и реализацию блоков модернизации. Как вы увидите на этой неделе, Глобальный план был существенно пересмотрен, и нам необходимо согласовать здесь периодичность и методику его пересмотра, которые могут быть представлены на одобрение следующей сессии Ассамблеи.

Еще одно ожидание связано с порядком разработки нами Стандартов, Правил и инструктивного материала. В настоящее время эта работа в основном проводится группами экспертов. На протяжении многих лет они проделали огромную работу. Однако сегодня, когда наблюдается усложнение аэронавигационных систем, требуется делать больше при наличии меньших ресурсов и необходимо ускорять наши процессы, мне представляется, что нам требуется более динамичный, многодисциплинарный и ориентированный на проекты подход к разработке Стандартов. Я хотел бы, чтобы Конференция выработала возможные наилучшие варианты достижения этого.

На более высоком уровне я хотел бы надеяться, что мы все уедем отсюда в полной уверенности в том, что глобальное аэронавигационное сообщество проявляет невиданную прежде сплоченность вокруг общих целей и задач. Я уверен, что наступило время для того, чтобы все партнеры, регулирующие органы и отрасль в целом активизировали совместные усилия для решения стоящих перед нами грандиозных задач в сфере технологий, эксплуатации, экологии, устойчивого развития и, что и говорить, политических задач.

В ходе наших дискуссий будет возникать ряд вопросов, связанных с финансированием, человеческим фактором, потребностями различных категорий пользователей воздушного пространства и ролью и обязанностями соответствующих заинтересованных сторон. Нам, возможно, не хватит времени для выработки ответов на все эти вопросы, но мы должны всегда осознавать последствия принимаемых нами решений и рекомендаций для системы воздушного транспорта в целом.

Как всегда, в центре всех таких обсуждений находится вопрос безопасности полетов. В основе в высшей степени интегрированной системы организации воздушного движения должны лежать наивысшие стандарты безопасности полетов. Исходя из этого, Совет ИКАО принял Стандарты, требующие от государств внедрения надлежащих системных программ управления безопасностью полетов для обеспечения постоянного повышения уровня безопасности полетов при обслуживании воздушного движения.

В следующем году в преддверии сессии Ассамблеи Совет также рассмотрит пересмотренный Глобальный план обеспечения безопасности полетов, в котором задачи и цели как никогда ранее тесно увязаны с нашим Глобальным аэронавигационным планом. ИКАО будет стремиться к созданию в предстоящие годы более ярко выраженного стратегического подхода

путем увязывания политики и соответствующих мер по внедрению, мониторингу, анализу и представлению данных в обеих этих областях, признавая их взаимозависимость.

Для успешной реализации цели создания безопасной, транспарентной и более эффективной системы организации воздушного движения требуется глобальное и системное мышление. Основополагающим элементом многих усовершенствований в сфере безопасности полетов и аэронавигации, которые мы хотим сегодня реализовать, является всеобъемлющий обмен данными и информацией между государствами и региональными организациями.

Это означает, что структура воздушного пространства не может более базироваться только на национальных и внутренних соображениях, поскольку наибольшей эффективности можно добиться за счет глобальной интеграции, а не за счет сохранения жестких структур, основанных на границах. Я настоятельно призываю вас сосредоточиться на международных, а не чисто национальных требованиях и прошу осуществлять сотрудничество и координацию между гражданскими и военными органами для обеспечения гибкого использования национального воздушного пространства.

Приоритетная задача ИКАО заключается в том, чтобы оправдывать ожидания всех заинтересованных сторон. Совместно нам предстоит решить грандиозную задачу: обеспечить жизнеспособность будущей аэронавигационной системы и ее дальнейший вклад в развитие мировой экономики на безопасной и эффективной основе.

В этой связи я с удовлетворением объявляю о том, что Совет ИКАО утвердил создание в Пекине (Китай) филиала регионального бюро в регионе Азии/Тихого океана (APAC). Это решение принято с учетом ожидаемого значительного прироста объемов движения в этом регионе в период до 2030 года и поступающих от государств-членов просьб об увеличении поддержки со стороны ИКАО для эффективного решения соответствующих технических и эксплуатационных задач.

Сейчас я имею честь объявить Двенадцатую Аэронавигационную конференцию открытой и предоставить слово председателю Аэронавигационной комиссии г-ну Кристиану Шлейферу-Хайнгертнеру, который в своем выступлении остановится на ее повестке дня.

Желаю вам успешной работы.

7.2 **Председатель Аэронавигационной комиссии г-н Кристиан Шлейфер-Хайнгертнер**

Доброе утро, дамы и господа!

От имени Аэронавигационной комиссии я хотел бы сердечно приветствовать вас на этой важной Конференции.

Президент Совета очень эффективно и кратко сформулировал целесообразность проведения этого совещания и я хочу сказать, что я в целом согласен с тем, что он ожидает от этой Конференции для себя и для Аэронавигационной комиссии.

Ставки здесь высоки, и в последующие две недели наши обсуждения должны носить прозрачный характер. Вы приехали сюда, чтобы обменяться своими мнениями и информацией о позиции ваших государств и рассказать нам, что вы хотели бы, чтобы мы сделали.

Мы должны услышать от вас, какие модули системы вам необходимы для проведения стандартизации с целью достижения региональной интероперабельности, чтобы мы могли выполнить нашу общую задачу, а именно создать безопасную, эффективную и рациональную международную авиационную систему, отражающую потребности и надежды всех заинтересованных сторон и прежде всего пассажиров.

Очень важно понять, что государствам нет необходимости реализовывать каждый модуль или даже целый блок. Каждый регион, субрегион или страна должны определять любые требования к внедрению, исходя из своих эксплуатационных потребностей. Однако если и когда вы определите необходимость в каком-либо эксплуатационном решении, то после этого вы должны следовать принципам блочной модернизации и реализовывать их, используя стандартизированные модули для обеспечения глобальной согласованности и интероперабельности.

Методология блочной модернизации и ее планирования на ближайшие 15 лет, которая рассматривалась и дорабатывалась каждые три годы, проложит путь для получения в долгосрочной перспективе выгод с точки зрения эффективности и обеспечения безопасности полетов, таких как применение PBN, ведущее в конце концов к использованию навигации 4D.

Подводя итоги, я хотел бы подчеркнуть, что нам еще далеко до проведения "мозговой атаки". Мы предлагаем обсудить:

- Какую, по нашему мнению, из существующих передовых практик можно внедрять сегодня.
- Что мы считаем следует решить в ближайшие пять лет.
- И наконец, какие возможные стратегические направления деятельности нашей отрасли и, соответственно, ИКАО на следующие 15 лет.

Поэтому, во-первых, нам необходимо узнать от вас, не пропустили ли мы какие-либо важные вопросы, или правильно ли мы определили каждый из этих элементов, или следует ли вносить в них какие-либо изменения. Это вопрос содержания.

Во-вторых, мы должны определиться с приоритетами. Мы все понимаем, что еще предстоит проделать дополнительную работу. Кроме того, существующие финансовые затруднения ограничивают возможности многих государств оказывать поддержку работе ИКАО как путем внесения финансовых взносов, так и предоставляя ИКАО своих экспертов, которым мы всегда чрезвычайно благодарны. По этой причине нам очень важно определиться с нашими приоритетами.

В заключение, нам необходимо знать ваше мнение о том, как мы можем организовать более эффективно нашу совместную работу. Как мы будем разрабатывать Стандарты? Как мы будем разрабатывать руководства? Как мы будет включать технические спецификации? На протяжении всего своего существования ИКАО полагалась на работу

консультативных экспертных органов, которые более известны как группы экспертов. У нас должна быть уверенность, что они всегда будут работать эффективно, рационально, прозрачно и при этом руководствоваться четко определенными принципами.

Я надеюсь, что результатом нашей работы станет получение от вас четких инструктивных указаний о том, как наилучшим образом организовать дальнейшую работу ИКАО. Скажите нам ясно, что вы хотели бы, чтобы мы попытались сделать. Мы знаем, что вы представляете государства и владеете большим объемом новой информации для обмена в течение последующих двух недель. Что мы ожидаем от вас, наши уважаемые участники, то это четкого понимания наших приоритетных задач, сроков их выполнения и какие стандарты и инструктивные указания вам необходимо получить от ИКАО. Это позволит ИКАО правильно понять ваши потребности и поможет нам обеспечить эффективное использование ресурсов.

Все члены Аэронавигационной комиссии будут принимать участие в работе Конференции и использовать каждую возможность для обсуждения с вами того, что необходимо представить на рассмотрение 38-й сессии Ассамблеи ИКАО в следующем году.

Я хотел бы попросить членов Аэронавигационной комиссии, представителей отрасли в Комиссии, а также всех наблюдателей государств в АНК встать и представить себя участникам Конференции.

И вновь, присоединяясь к Президенту Совета ИКАО, я также желаю всем вам успешной Конференции.

Большое вам спасибо!

СПИСОК УЧАСТНИКОВ КОНФЕРЕНЦИИ

CD – глава делегации
ACD – заместитель главы делегации
D – делегат
ALT – заместитель
ADV – советник
COBS – главный наблюдатель
OBS – наблюдатель

(Электронная версия размещена на веб-сайте AN-Conf/12 по адресу: www.icao.int/anconf12)

ПОВЕСТКА ДНЯ КОНФЕРЕНЦИИ

Пункт 1 повестки дня. Стратегические вопросы, касающиеся проблем интеграции, взаимодействия и гармонизации систем в поддержку концепции "единого неба" для международной гражданской авиации

1.1. Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) – рамки деятельности для глобального планирования:

a) методология и содержание ASBU;
b) "дорожная карта" в области связи;
c) "дорожная карта" в области навигации;
d) "дорожная карта" в области наблюдения;
e) "дорожная карта" в области электронного бортового оборудования;
f) "дорожная карта" в области управления аэронавигационной информацией (УАИ)

Пункт 2 повестки дня. Операции на аэродроме – повышение эффективности работы аэропортов

2.1. Пропускная способность аэропортов
2.2. Навигация, основанная на характеристиках (PBN) – практический способ улучшения работы аэропортов за счет повышения уровня безопасности полетов и эффективности

Пункт 3 повестки дня. Интероперабельность и обмен данными посредством функционально совместимого на глобальном уровне общесистемного управления информацией (SWIM)

3.1. Совершенствование рабочих характеристик с помощью применения общесистемного управления информацией (SWIM)
3.2. Совершенствование эксплуатационных характеристик за счет использования информации о полёте и потоках движения в совместно используемом воздушном пространстве (FF-ICE)
3.3. Улучшение обслуживания с помощью цифровой системы УАИ

Пункт 4 повестки дня. Оптимальная пропускная способность и эффективность посредством совместного использования глобальной системы ОрВД

4.1. Эффективное управление воздушным пространством и усовершенствованные характеристики потоков воздушного движения посредством совместного принятия решения (CDM)
4.2. Динамичное управление воздушным пространством для специального использования
4.3. Совершенствование процесса принятия оперативных решений посредством использования комплексной метеорологической информации

Пункт 5 повестки дня. Эффективные траектории полета посредством операций, основанных на траектории полета

5.1. Повышение эффективности операций посредством усовершенствованной организации воздушного пространства и прокладки маршрутов
5.2. Улучшенная синхронизация воздушного движения посредством операций, основанных на четырехмерной траектории полета (ТВО)
5.3. Повышение гибкости и эффективности профилей полета при снижении и вылете

Пункт 6 повестки дня. Направление будущей работы

6.1. Планы и методика внедрения
6.2. Стандартизация – подход к разработке SARPS в поддержку концепции "единого неба"

ГЛОССАРИЙ ТЕРМИНОВ

АНП	аэронавигационный план
БАС	беспилотные авиационные системы
БСПС	бортовая система предупреждения столкновений
БСПС X	бортовая система предупреждения столкновений нового поколения
ВКР	Всемирная конференция радиосвязи
ГАНП	Глобальный аэронавигационный план
ГЛОНАСС	глобальная навигационная спутниковая система
ГосПБП	государственная программа по безопасности полетов
ГПБП	Глобальный план обеспечения безопасности полетов
ДПАС	дистанционно пилотируемая авиационная система
ДПВС	дистанционно пилотируемое воздушное судно
МСЭ-Р	Сектор радиосвязи Международного союза электросвязи
ОВД	обслуживание воздушного движения
ОВЧ	очень высокая частота (30–300 МГц)
ОПВД	организация потоков воздушного движения
ОрВД	организация воздушного движения
ПАНО	поставщик аэронавигационного обслуживания
РПИ	районы полетной информации
САИ	служба аэронавигационной информации
СУБП	система управления безопасностью полетов
УАИ	управление аэронавигационной информацией
УВД	управление воздушным движением
A-CDM	совместное принятие решений в аэропортах
A-RNP	усовершенствованные RNP
ADS-B	радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение
AIXM	модель обмена аэронавигационной информацией
ALLPIRG	Все региональные группы планирования и внедрения проектов в регионе Азии и Тихого океана
ANRF	форма отчета по аэронавигации

APEX	аэропорты с высоким уровнем безопасности полетов
APNT	альтернативная система определения местоположения, навигации и синхронизации
ASBU	блочная модернизация авиационной системы
C2	управление и контроль
CCO	полеты в режиме постоянного набора высоты
CDM	совместное принятие решений
CDO	полеты в режиме постоянного снижения
CNS	связь, навигация и наблюдение
CTA	контрольное время прибытия
CTO	контрольное время пролетов
DME	дальномерное оборудование
eANP	электронный региональный аэронавигационный план
EANPG	Европейская группа аэронавигационного планирования
EGNOS	Европейская геостационарная навигационная оверлейная служба
ETA	расчетное время прибытия
FF-ICE	информация о полете и потоках движения для совместного использования воздушного пространства
FIXM	модель обмена информацией о полетах
FOSA	эксплуатационная оценка безопасности полетов
GAGAN	навигация на основе GPS и функционального дополнения геостационарными спутниками
GATMOC	Глобальная эксплуатационная концепция организации воздушного движения
GBAS	наземная система функционального дополнения
GNSS	глобальная навигационная спутниковая система
GPS	глобальная система определения местоположения
HLCAS	Конференция высокого уровня по авиационной безопасности
IFSET	инструмент ИКАО для оценки экономии топлива
IM	управление интервалами движения
IMT	международная подвижная электросвязь
INS	инерциальная навигационная система
ITP	процедура полета в следе
MAGVAR	магнитное склонение

MET	метеорологический
MLAT	мультилатерация
NAT	Североатлантический регион
NAT SPG	Группа планирования систем в Северной Атлантике
OLS	поверхности ограничения препятствий
OPD	снижение по оптимизированному профилю
OPMET	оперативная метеорологическая информация
PANS	Правила аэронавигационного обслуживания
PBN	навигация, основанная на характеристиках
PIRGS	группы регионального планирования и осуществления проектов
RA	рекомендация по разрешению угрозы столкновения
RNAV	зональная навигация
RNP	требуемые навигационные характеристики
RNP AR	санкционированные требуемые навигационные характеристики
RNP 2	требуемые навигационные характеристики 2
RTA	требуемое время прибытия
RVSM	сокращенный минимум вертикального эшелонирования
SBAS	спутниковая система функционального дополнения
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика
SIDS	стандартные маршруты вылета по приборам
STARS	стандартные маршруты прибытия по приборам
STCA	краткосрочное предупреждение о конфликтной ситуации
SUPPS	Дополнительные региональные правила
SWIM	общесистемное управление информацией
TBO	операции, основанные на траектории полета
TMA	узловой диспетчерский район
VDL	ОВЧ-линия передачи данных
VSAT	терминал с очень небольшим раскрывом антенны
WVSS	система обеспечения вихревой безопасности полетов
WXXM	модель обмена метеорологической информацией
4D TRAD	4D-операции, основанные на траектории полета

— — — — — — — —