



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ДВЕНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 19–30 ноября 2012 года

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)

СТАТУС БЛОЧНОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ АВИАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ

(Представлено Австралией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе высказывается мнение о поддержке рамок блочной модернизации авиационной системы (ASBU), которые в принципе были одобрены в проекте Глобального аэронавигационного плана (Глобальный план), прилагаемого к документу AN-Conf/12-WP/3.

В документе поддерживается использование регионами и государствами ASBU после завершения их разработки в целях рассмотрения четырех идентифицированных областей улучшения характеристик и повышения степени функциональной совместимости в глобальном масштабе за счет последовательного применения модулей ASBU.

В документе говорится о необходимости выполнения государствами дополнительного объема работ по определению статуса и содержания ASBU и ее модулей до завершения их разработки и одобрения Советом ИКАО. Эту задачу следует выполнять по согласованию с Секретариатом с привлечением Аэронавигационной комиссии и специалистов из государств, широко представляющих регионы.

В документе отмечается, что для регионов и государств приоритеты, связанные с обеспечением безопасности аэронавигации, определяемые положениями разрабатываемого в настоящее время Глобального плана обеспечения безопасности полетов, будут иметь преимущественное значение по сравнению с аспектами пропускной способности и эффективности, на которые делается акцент в рамках ASBU.

В документе подчеркивается, что ASBU является не первым шагом в процессе планирования, а средством, подлежащим использованию после разработки планов повсеместного обеспечения безопасности аэронавигации, пропускной способности и эффективности и последующей разработки региональных планов и планов государств. Такая многоуровневая концепция планирования позволяет избежать "выработки множества решений" проблем, которые не всегда могут быть актуальными для конкретных регионов или государств.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендациями, указанными в п. 3.3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 37-я сессия Ассамблеи ИКАО приняла резолюцию (A36/2), предусматривающую внесение Советом изменений в Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) с целью включения в него основных принципов, которые позволят ИКАО оперативно анализировать последствия реализации государствами планов модернизации аэронавигационной системы для глобальной системы и, при необходимости, предпринимать соответствующие меры по обеспечению глобальной гармонизации.

1.2 Основным элементом проекта Глобального аэронавигационного плана (Глобальный план), содержащегося в документе AN-Conf/12-WP/3, является выполнение положений этой резолюции посредством принятия предлагаемой методики блочной модернизации авиационной системы (ASBU) и вспомогательных технических "дорожных карт". Модули ASBU разработаны отобранной группой технических специалистов с учетом европейских проектов и проектов Соединенных Штатов Америки в области аэронавигации, основное внимание в рамках которых уделяется решению существенных региональных проблем в области пропускной способности и эффективности.

1.3 После завершения разработки методика ASBU и ее модули станут для регионов и государств полезным средством осуществления деятельности в четырех идентифицированных областях улучшения характеристик (т. е., операции на аэродроме, обеспечение глобальной функциональной совместимости систем и данных, достижение оптимальной пропускной способности и гибкое использование воздушного пространства и обеспечение эффективных траекторий полета) и оказания содействия повышению степени глобальной совместимости за счет последовательного применения модулей ASBU.

2. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Статус ASBU

2.1 ASBU является важным, но не первым шагом в процессе аэронавигационного планирования. Напротив, ASBU является средством разработки планов в области обеспечения безопасности аэронавигации, пропускной способности и эффективности, основанных на согласованных целях, политике и приоритетах, которые были определены ИКАО на глобальном уровне, а впоследствии – на региональном и государственном уровнях.

2.2 Использование многоуровневого подхода к планированию, т. е. разработка ИКАО отдельного Глобального плана обеспечения безопасности аэронавигации и Глобального плана обеспечения пропускной способности и эффективности аэронавигационной системы для разработки региональных и, впоследствии, государственных планов позволяет избежать "выработки множества решений" в процессе аэронавигационного планирования.

2.3 Регионы и государства, определив в начале глобальные, а затем региональные цели, политику и приоритеты в области аэронавигации с использованием подхода, основанного на характеристиках, могут составить перечень вопросов, подлежащих включению в их планы, и определить области использования ограниченных ресурсов в аэронавигации, а не руководствоваться навязываемыми извне техническими или модульными решениями проблем, которые не всегда могут быть актуальными для конкретного региона или государства.

2.4 Для многих регионов и государств приоритеты в области обеспечения безопасности аэронавигации, обусловленные разрабатываемым в настоящее время Глобальным планом обеспечения безопасности полетов ИКАО, будут иметь приоритетное значение по сравнению с вопросами пропускной способности и эффективности, на которые делает акцент ASBU.

2.5 Государствам необходимо выполнить дополнительный объем работ по определению статуса ASBU с учетом конкретных сроков, предусмотренных проектом Глобального плана обеспечения пропускной способности и эффективности аэронавигационной системы (Глобальный план), содержащегося в документе AN-Conf/12-WP/3. Например, на с. 26 проекта Глобального плана 2013 год указан в качестве контрольного срока обеспечения готовности "различных возможностей", предусмотренных блоком 0, и их реализации в течение периода 2013–2018 гг. Вполне вероятно, что для большинства государств создание и реализация упомянутых возможностей в эти сроки будут весьма проблематичными.

2.6 Необходимо четко определить статус модулей ASBU с точки зрения их взаимосвязи с разработкой Стандартов и Рекомендуемой практики и функций ИКАО. По всей вероятности, потребуется подтвердить факт внедрения государствами существующих SARPS в качестве необходимого условия для начала реализации модулей, предусмотренных блоком 0. В целом на данный момент рамки ASBU представлены в виде инструментария, которым могут воспользоваться регионы и государства для удовлетворения своих индивидуальных потребностей в будущем.

2.7. Однако, как представляется, согласно проекту Глобального плана, содержащегося в документе AN-Conf/12-WP/3, и системе категоризации, изложенной в документе AN-Conf/12-WP/25, различные возможности должны быть созданы к конкретным срокам и/или отнесены к категории "необходимых".

2.8 К реализации этой дополнительной рабочей задачи следует привлечь АНК, специалистов, широко представляющих государства регионов, и сотрудников Секретариата ИКАО. Не следует проявлять поспешность, поскольку приступать к завершению выполнения этой задачи следует после того, как государства смогут провести оценку проекта нового Глобального плана обеспечения безопасности полетов ИКАО (ГПП), и при разработке будущих региональных и государственных аэронавигационных планов присвоить задачам, связанным с обеспечением безопасности полетов, наивысший приоритет.

Содержание ASBU

2.9 Многие государства в регионе Азии/Тихого океана и, предположительно, в других регионах продолжают деятельность по поиску областей совершенствования опубликованного на данный момент проекта материала по модулям ASBU. В этой связи появляется возможность совершенствования модулей ASBU в результате их дополнительного независимого рассмотрения другими регионами и государствами, которые не принимали непосредственного участия в их разработке, осуществлявшейся отобранной группой технических специалистов. На модулях ASBU также благоприятно скажутся инициативы нового ГПП ИКАО после завершения его подготовки.

2.10 Еще один подлежащий рассмотрению аспект ASBU, заключается в том следует ли в будущем расширять содержание модулей для охвата других областей совершенствования характеристик помимо тех четырех областей, которые уже определены в настоящее время (т. е., обеспечение эффективных траекторий полета, достижение оптимальной пропускной способности и обеспечение гибкости использования воздушного пространства, обеспечение глобальной функциональной совместимости систем и данных и операции на аэродромах).

2.11 Например, в настоящее время *Глобальная эксплуатационная концепция организации воздушного движения* (Дос 9854) предусматривает 11 областей получения ожидаемых результатов в области организации воздушного движения, причем некоторые из них могут быть адаптированы к уже определенным областям совершенствования характеристик и модульной разработке с использованием рамок ASBU.

2.12 В этой связи на Конференции AN-Conf/12 следует в принципе одобрить методику ASBU, однако, при необходимости, на региональном и государственном уровнях для полномасштабной разработки модулей и их подготовки к использованию следует выполнить дополнительный объем работ.

3. ВЫВОД

3.1 Блочная модернизация авиационной системы (ASBU) окажет помощь регионам и государствам в рассмотрении четырех идентифицированных областей совершенствования характеристик и повышении степени глобальной совместимости за счет последовательного применения модулей ASBU.

3.2. Однако их применению и реализации регионами и государствами во всем мире в согласованные сроки будут способствовать уточнение и решение принципиальных вопросов, касающихся статуса ASBU, и дополнительная проработка содержания модулей.

3.3 Конференции предлагается согласиться со следующими рекомендациями:

- a) рекомендуется в принципе одобрить методику ASBU и:
 - 1) Аэронавигационной комиссии и специалистам, широко представляющим государства регионов, в тесном сотрудничестве с Секретариатом ИКАО продолжить деятельность по определению окончательного статуса и содержания ASBU для их последующего утверждения Советом ИКАО;
 - 2) после завершения подготовки модули ASBU, используемые регионами и государствами, окажут содействие в рассмотрении четырех идентифицированных областей совершенствования характеристик и повышении степени глобальной функциональной совместимости за счет последовательного применения модулей ASBU;
- b) приоритеты в области обеспечения безопасности аэронавигации, предусмотренные следующим Глобальным планом обеспечения безопасности полетов, будут иметь преимущественное значение по отношению к аспектам пропускной способности и эффективности, на которые ориентированы ASBU;
- c) ASBU являются не первым шагом в процессе планирования, а средством, подлежащим использованию после глобального определения ИКАО, а затем – отдельными регионами и государствами, планов в области обеспечения безопасности аэронавигации и пропускной способности и эффективности на основе согласованных целей, политики и приоритетов;

- d) принять многоуровневый подход к планированию для избежания "выработки многочисленных решений" проблем, которые не всегда могут быть актуальными для конкретных регионов или государств, т. е. такой подход к планированию, который основан на глобальных планах обеспечения безопасности аэронавигации, пропускной способности и эффективности ИКАО, способствующих последующей разработке и созданию региональных, а затем – государственных планов, в которых акцент сделан на конкретные приоритеты регионов и государств.

— КОНЕЦ —