



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

БЛОЧНАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ АВИАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ – ПРИОРИТИЗАЦИЯ И КАТЕГОРИЗАЦИЯ

(Представлено Австралией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Настоящий документ определяет, что к завершению приоритизации модулей блочной модернизации авиационной системы (ASBU) необходимо привлечь Аэронавигационную комиссию и представителей широкого регионального круга государств после подробных консультаций с Секретариатом ИКАО.

Любые предложения при приоритизации модулей ASBU должны соответствовать основанному на характеристиках подходу к планированию, изложенному в Doc 9882 и Doc 9883.

Документ определяет, что разработка приоритетов ASBU должна учитывать региональные различия и другие факторы, что установка сроков реализации различных компонентов модулей ASBU и всех компонентов блоков должна быть завершена только после рассмотрения государствами последствий для аэронавигационных приоритетов нового Глобального плана обеспечения безопасности полетов после его окончательной доработки.

Документ определяет, что для многих регионов и государств приоритетность вопросов безопасности полетов в аэронавигации, вытекающая из разрабатываемого в настоящее время Глобального плана обеспечения безопасности полетов, будет превосходить по важности вопросы ASBU, сосредоточенной на пропускной способности и эффективности.

Документ поддерживает простую двухкатегорийную (необходимые и желательные модули) систему категоризации, приводя модули в соответствие с установленной ИКАО и признанной на международном уровне системой применения стандартов и рекомендуемой практики.

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

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Вслед за одобрением *Глобальной эксплуатационной концепции ОрВД* (Дос 9854) Одиннадцатой аэронавигационной конференцией в 2003 году ИКАО разработала и опубликовала два сопутствующих документа: *Руководство по требованиям к системе организации воздушного движения* (Дос 9882) и *Руководство по глобальным характеристикам аэронавигационной системы* (Дос 9883).

1.2 Эти три документа предназначены для совместного использования: Дос 9854 представляет собой общее видение, а два других документа помогают сосредоточиться на решении выявленных проблем, связанных с характеристиками, при планировании и принятии поэтапных мер на пути к реализации.

1.3 Резолюция Ассамблеи ИКАО А35-15 *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД) и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)* является также релевантной, поскольку она:

- a) призывает государства, группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) и отрасль использовать Дос 9854 в качестве общих рамок, которыми следует руководствоваться при планировании, разработке и внедрении систем CNS/ATM;
- b) настоятельно призывает Совет предпринять необходимые шаги для обеспечения того, чтобы будущая глобальная система ОрВД строилась на характеристиках и чтобы связанные с характеристиками цели и задачи будущих систем разрабатывались своевременно; и
- c) настоятельно призывает Совет обеспечить разработку Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), необходимых для обеспечения внедрения глобальной системы ОрВД.

1.4 Резолюция Ассамблеи ИКАО А37-15 *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации* также постановила:

- a) что деятельность групп экспертов Аэронавигационной комиссии по мере возможности должна поддерживать основанный на эксплуатационных характеристиках подход к разработке SARPS; и
- b) необходимо обеспечить высокую степень постоянства SARPS, с тем чтобы Договаривающиеся государства имели возможность обеспечить постоянство своих национальных правил.

1.5 Кроме того, 37-я сессия Ассамблеи ИКАО рекомендовала соблюдать требование о проведении оценок последствий при предложении новых SARPS (А37-WP/394, исправление № 2); предполагается также, что Аэронавигационная комиссия проводит соответствующие технико-экономические исследования и пробные оценки во исполнение ранее полученных указаний о проведении таковых.

1.6 Проект Глобального аэронавигационного плана (Глобальный план) и схема блочной модернизации авиационной системы (ASBU), представленные на AN-Conf/12, предлагают методологию планирования. Признавая, что Doc 9882 и Doc 9883 являются основополагающими сопутствующими документами, проект Глобального плана:

- a) предполагает, что органы аэронавигационного планирования во всем мире будут проводить соответствующий анализ проблем/пробелов характеристик в своих географических областях, рассматривать комплект модулей ASBU в качестве меню для выбора потенциальных решений, осуществлять выбор посредством итеративного процесса и обновлять национальные и региональные аэронавигационные планы соответствующим образом (WP/3 добавление: с. 22 (планирование модернизации воздушного пространства), с. 96–97 – добавление 1); и
- b) отмечает возможность максимального приумножения преимуществ посредством изучения и нахождения приемлемых средств смягчения отсутствия скоординированного внедрения, что само по себе может быть вызвано рядом обоснованных причин (WP/3 добавление: с. 36–37, 39, 46).

2. ОБСУЖДЕНИЕ

Приоритизация ASBU

2.1 WP/25 крайне важен для начала дискуссии о приоритизации и категоризации.

2.2 Тем не менее фундаментальный характер изменений ASBU и узость механизма разработки, используемого для составления проекта ASBU, в настоящее время требуют от АНК и представителей широкого регионального круга государств, а также от Секретариата ИКАО проведения детального рассмотрения с целью окончательного определения приоритетов ASBU.

2.3 Эту работу не следует выполнять слишком поспешно, она даст хорошие результаты после того, как регионам и государствам будет предоставлена возможность оценить проект нового Глобального плана ИКАО по обеспечению безопасности полетов (ГПБП) с учетом первоочередности вопросов безопасности полетов при составлении будущих региональных и государственных аэронавигационных планов.

2.4 Для многих регионов и государств приоритетность вопросов безопасности полетов в аэронавигации, вытекающая из ГПБП ИКАО, будет превосходить по важности вопросы ASBU, сосредоточенной на пропускной способности и эффективности, принимая во внимание, что инициативы по безопасности полетов, вытекающие из Глобального плана обеспечения безопасности полетов, могут в свое время быть добавлены к ASBU.

2.5 Некоторые соображения, которые можно принять во внимание при подробном и должном рассмотрении приоритетов ASBU, включают следующее:

- a) Что подразумевается под "минимальной траекторией"?
- b) Как приоритеты и категории соотносятся с существующими терминами: стандарты, рекомендуемая практика и правила, дополнительные правила и т. д.?

- c) Каким образом эти приоритеты и категории вытекают из фактического применения Договаривающимися государствами основанного на характеристиках подхода к планированию, принятого ИКАО?
- d) Как эти приоритеты и категории соотносятся с различными проблемами характеристик, которые определяются и приоритизируются Договаривающимися государствами и PIRG во всем мире?

2.6 Государствам необходимо продолжить работу над статусом ASBU, учитывая специфические временные рамки, которые включены в проект Глобального плана, распространенного вместе с WP/3.

2.7 Например, на с. 26 и 27 проекта Глобального плана предусматривается, что установленный срок готовности "различных возможностей", содержащихся в блоке 0, намечен на 2013 год. По-видимому, достижимость и применимость всех этих различных возможностей в период с 2013 по 2018 год является крайне проблематичной для большинства государств.

2.8 Также необходимо четко установить статус ASBU и ее взаимосвязь с разработкой стандартов и рекомендуемой практики и возможных распоряжений ИКАО. Рамки ASBU на сегодняшний день в общем представлены в виде набора инструментов, которые регионы и государства могут выбирать с учетом своих индивидуальных потребностей, последовательно используя их для улучшения глобальной оперативной совместимости.

2.9 Тем не менее представляется, что проект Глобального плана, распространенного вместе с WP/3, и система категоризации, представленная в WP/25, подразумевают реализацию различных возможностей в конкретные сроки и/или классифицируются как "необходимые".

Категоризация ASBU

2.10 В WP/25 сформулировано предложение о категоризации модулей ASBU на AN-Conf/12, изначально фокусируя внимание на блоке 1 и его модулях, классифицируемых как необходимые.

2.11 Поддерживая создание системы категоризации с целью предоставления руководящих указаний регионам и государствам относительно важности, придаваемой ИКАО принятию различных компонентов модулей, более простая двухкатегорийная система (необходимые и желательные модули) позволит привести категоризацию компонентов модулей в соответствие с установленной ИКАО и признанной на международном уровне системой применения стандартов и рекомендуемой практики.

2.12 Предлагаемая в WP/25 четырехкатегорийная система представляется слишком сложной. WP/25 предлагает несколько расплывчатую "специфическую" категорию, которая не отражает относительную важность и, по-видимому, неуместную "факультативную" категорию, учитывая ключевую роль ASBU в обеспечении будущей реализации глобальной однородной аэронавигационной системы.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 ASBU позволит регионам и государствам направить усилия на рассмотрение четырех обозначенных областей совершенствования характеристик и улучшения глобальной совместимости посредством последовательного применения ASBU.

3.2 Тем не менее необходима дальнейшая работа по определению приоритетов ASBU, и в связи с этим предлагается более простой подход к категоризации с целью более полного совмещения модулей и их требований в отношении функциональных возможностей с подходом к установленным и международно признанным стандартам и рекомендуемой практике, применяемым ИКАО.

3.3 Конференции предлагается согласиться со следующими рекомендациями:

- a) одобрить в принципе установление приоритетов ASBU и завершить дальнейшую работу АНК и представителей широкого регионального круга государств над этими приоритетами после подробных консультаций с ИКАО для рассмотрения Советом ИКАО;
- b) региональная и государственная приоритетность вопросов безопасности полетов в аэронавигации, вытекающая из следующего ГПП, будет превосходить по важности приоритеты ASBU, сосредоточенной на вопросах пропускной способности и эффективности;
- c) любые предложения при приоритизации модулей ASBU должны быть совместимы с подходом к планированию, основанному на характеристиках, изложенному в Doc 9883 и Doc 9882;
- d) разработка приоритетов ASBU должна учитывать региональные различия, а установление сроков реализации различных модулей ASBU и компонентов блоков должно быть завершено только после рассмотрения государствами всех последствий для аэронавигационных приоритетов следующего ГПП; и
- e) принять простой двухкатегорийный подход в отношении ASBU (основанный на терминах "необходимый" и "желательный") для совмещения категоризации модулей с установленной и международно признанной системой применения стандартов и рекомендуемой практики ИКАО.

— КОНЕЦ —