



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

ПОДДЕРЖКА ГЛОБАЛЬНОГО АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ПЛАНА, БЛОЧНОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ (ASBU) И РЕГИОНАЛЬНОГО ВНЕДРЕНИЯ С ПОМОЩЬЮ РЕГИОНАЛЬНЫХ ГРУПП ПЛАНИРОВАНИЯ И ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОЕКТОВ

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Один из важных результатов 37-й сессии Ассамблеи ИКАО заключался в определении потребности в усовершенствованной и гармонизированной на глобальном уровне организации воздушного движения. Ассамблея настоятельно рекомендовала государствам-членам обмениваться с ИКАО планами модернизации аэронавигационных систем и поручила Совету обновить Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) в целях обеспечения глобальной совместимости и гармонизации.

Концепция блочной модернизации авиационной системы (ASBU), представленная на Глобальном отраслевом симпозиуме по аэронавигации и уточненная для Двенадцатой Аэронавигационной конференции, представляет собой важнейшую основу для реализации ГАНП в качестве масштабируемого решения для каждого государства-члена и региона. В то время как государства-члены работают над совершенствованием систем организации воздушного движения, региональным группам планирования и осуществления проектов (PIRG) для достижения успеха потребуется обеспечить создание согласованных на региональной основе механизмов.

Соединенные Штаты Америки рассматривают ASBU и ГАНП как шаг в правильном направлении и как основу для реализации будущих возможностей в национальном воздушном пространстве.

Действия: Конференции предлагается согласиться с Соединенными Штатами Америки относительно рекомендаций, приводимых в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Необходимость в гармонизированной системе имеет важное значение для регламентирующих авиационных органов, эксплуатантов и отрасли в целях координации функционирования постоянно совершенствующейся глобальной системы организации воздушного движения. Планирование, разработка, подготовка и внедрение гармонизированной на глобальном уровне системы зависят от предлагаемой концепции, которая включает масштабируемые планы, обеспечивающие ожидаемые эксплуатационные и экономические выгоды, а также выгоды в части безопасности полетов.

1.2 Предлагаемые Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) и блочная модернизация авиационной системы (ASBU) задают стратегическое направление с четко определенными и измеряемыми эксплуатационными усовершенствованиями и экономическими выгодами. В предлагаемой ASBU в краткой форме изложены сведения о необходимом бортовом и наземном оборудовании и сроки внедрения стандартов и процедур. ГАНП и ASBU помогают регламентирующим органам, эксплуатантам и отрасли получить положительные результаты коммерческого обоснования и дают им возможность использовать масштабируемый и адаптируемый подход.

1.3 В целях успешной реализации этой всеобъемлющей системы государства – члены ИКАО должны согласиться с тем, что это является наилучшим глобальным подходом, и одобрить ГАНП и ASBU.

2. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

2.1 Являясь государством, в котором насчитывается несколько тысяч взлетно-посадочных полос, более 400 вышек управления воздушным движением, 178 средств управления в районах аэродрома и 21 внутренний район полетной информации, Соединенные Штаты Америки разделяют мнение о необходимости в усовершенствованной и гармонизированной системе организации воздушного движения (ОрВД). Соединенные Штаты Америки поддерживают концепцию ASBU и ГАНП, как концептуальных рамок, способствующих продвижению вперед в деле усовершенствования систем ОрВД в глобальном масштабе.

2.2 Предлагаемые ASBU и ГАНП не требуют от всех государств внедрять все усовершенствования, а скорее предусматривают общий подход к реализации возможностей там, где это необходимо.

2.3 Соединенные Штаты Америки осознали многие выгоды, которые они могут получить в тех областях, где они приступили к внедрению технологий и процедур, предусмотренных ASBU. В международном аэропорту Атланты Хартсфилд-Джексон использование глобальной системы определения местоположения (GPS), зональной навигации (RNAV) и требуемых навигационных характеристик (RNP) позволяет дополнительно обслуживать до десяти воздушных судов в час, повышая тем самым эффективность использования всего национального воздушного пространства Соединенных Штатов Америки. В районе Хьюстона Metroplex применение схем, основанных на использовании спутниковой системы функционального дополнения (SBAS), привело к сокращению протяженности маршрутов в пределах до 648 000 м. миль в годовом исчислении по сравнению с маршрутами, предусмотренными в планах полета. Это сокращение экономит до 3 млн галонов топлива и снижает эмиссию углерода на 31 000 метрических тонн. Использование оптимизированных профилей снижения (OPD) в аэропорту Феникс Скай Харбор позволило двум авиаперевозчикам экономить приблизительно 6,4 млн долл. в год. Эти усовершенствования приносят выгоду не

только национальному воздушному пространству, но также положительно сказываются на эффективности и безопасности международных полетов. Выгоды, получаемые в Соединенных Штатах Америки, основываются на модулях блока 0 в ASBU.

2.4 ГАНП, ASBU и "дорожные карты" развития техники помогут государствам – членам ИКАО и эксплуатантам представить, как должна выглядеть идеальная система, а также разработать масштабируемый план при одновременном обеспечении глобальной гармонизации. Эти документы также предлагают план-график разработки стандартов и рекомендуемой практики, который окажется полезным при изменении или разработке нормативных положений, практики и необходимой инфраструктуры. Авиационная отрасль и поставщики обслуживания могут использовать ГАНП, ASBU и "дорожные карты" развития техники в качестве средства проведения анализа коммерческого обоснования для разработки и производства технических средств.

2.5 Региональным группам планирования и осуществления проектов (PIRG), являющимся основным механизмом разработки и внедрения региональных планов, потребуется играть более активную роль в осуществлении координации действий с их аккредитованными государствами в целях разработки региональной концепции с учетом ГАНП и ASBU. Кроме того, группам PIRG также потребуется улучшить взаимную координацию работы. Они также могут воспользоваться выгодами от проведения дополнительных совещаний всех региональных групп планирования и осуществления проектов (ALLPIRG) или деятельности координационной группы ALLPIRG. В целях учета многих усовершенствований и планов-графиков, предложенных в ГАНП и ASBU, потребуется ввести и регулярно обновлять региональные аэронавигационные планы (ANP) и дополнительные региональные правила (SUPP).

3. **ВЫВОД**

3.1 Конференции предлагается:

- а) одобрить четвертое издание Глобального аэронавигационного плана и "дорожных карт" развития техники в целях их одобрения на 38-й сессии Ассамблеи ИКАО;

- b) одобрить блочную модернизацию авиационной системы в качестве концепции Глобального аэронавигационного плана;
- c) поручить региональным группам планирования и осуществления проектов в рамках совместной работы с аккредитованными государствами, региональным организациям и друг с другом приступить, по мере необходимости, к включению в региональные аэронавигационные планы положений Глобального аэронавигационного плана и блочной модернизации авиационной системы.

— КОНЕЦ —