

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ**

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ А**Пункт 1 повестки дня. Глобальная стратегия в области аэронавигации****1.1. Концепция и обзор шестого издания ГАНП****ПРЕДЛАГАЕМАЯ МНОГОУРОВНЕВАЯ СТРУКТУРА ШЕСТОГО ИЗДАНИЯ
ГЛОБАЛЬНОГО АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ПЛАНА (ГАНП)
И ЕГО ГЛОБАЛЬНЫЙ СТРАТЕГИЧЕСКИЙ УРОВЕНЬ**

(Представлено Секретариатом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлена многоуровневая структура предлагаемого шестого издания Глобального аэронавигационного плана (ГАНП), которая подчеркивает важность согласования планирования на глобальном, региональном и национальном уровнях. В нем рассматривается глобальный стратегический уровень этой многослойной структуры, призванной стимулировать развитие аэронавигационной системы на основе глобальных стратегических инструктивных указаний. Для достижения этого глобальный стратегический уровень должен совмещать стратегическое видение, желательные показатели эффективности и концептуальную дорожную карту.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендацией 1.1/x "Концепция и обзор шестого издания ГАНП", представленной в п. 3.2.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан с стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	<i>Последствия для авиационного сообщества:</i> Отсутствуют. <i>Последствия для ИКАО (относительно текущих уровней бюджетных ресурсов Регулярной программы):</i> Поскольку разработка и внедрение текущих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) в течение следующего трехлетнего периода будут продолжаться, для поддержки усилий ИКАО в области глобального аэронавигационного планирования потребуются дополнительные финансовые и людские ресурсы.

Справочный материал	Дос 9750, <i>Глобальный аэронавигационный план</i> Дос 9854, <i>Глобальная эксплуатационная концепция организации воздушного движения</i> Дос 9882, <i>Руководство по требованиям к системе организации воздушного движения</i> Дос 10004, <i>Глобальный план обеспечения безопасности полетов</i> Резолюция А39-12 Ассамблеи "Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации" AN-Conf/13-WP/11 AN-Conf/13-WP/19 AN-Conf/13-WP/24 AN-Conf/13-WP/25
---------------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 *Глобальный аэронавигационный план* (ГАНП, Дос 9750) является самым главным стратегическим документом ИКАО в области аэронавигации. Этот план стимулирует развитие глобальной аэронавигационной системы и учитывает *Глобальную эксплуатационную концепцию организации воздушного движения* (GATMOC, Дос 9854) и *Руководство по требованиям к системе организации воздушного движения* (Дос 9882). ГАНП используется также для планирования внедренческих проектов на местном и региональном уровнях.

1.2 На 39-й сессии Ассамблеи ИКАО было одобрено пятое издание ГАНП, которое включает обновленную концепцию блочной модернизации авиационной системы (ASBU) и дополнительную информацию, но при этом, по просьбе авиационного сообщества, сохраняет стабильную структуру. Однако Ассамблея также подчеркнула необходимость более глубокого обновления шестого издания с внесением в него дальнейших усовершенствований в рамках перехода к стратегическому планированию, ориентированному на характеристики, в рамках которого осуществляется взаимодействие с региональными и национальными программами научных исследований, разработок и внедрения.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Многоуровневая структура

2.1.1 На 39-й сессии Ассамблеи Генеральному секретарю было поручено продвигать ГАНП, обеспечить его наличие и эффективное информационное сопровождение (см. Резолюцию А39-12 Ассамблеи "Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации"). Поэтому для обеспечения лучшей связи с высокопоставленными и техническими руководителями и охвата всех государств и заинтересованных сторон предлагается многоуровневая структура шестого издания ГАНП, учитывающая потребности различных пользователей. Эта четырехуровневая структура (см. иллюстрацию в добавлении к настоящему документу) состоит из глобального (стратегического и технического), регионального и национального уровней и послужит рамочной основой для согласования региональных, субрегиональных и национальных планов.

2.1.2 Глобальный стратегический уровень обозначит для тех, кто принимает решения, главное стратегическое направление в целях стимулирования развития глобальной

аэронавигационной системы. В этом смысле глобальный стратегический уровень будет содержать общую концепцию, желательные глобальные показатели эффективности и концептуальную дорожную карту. ИКАО при поддержке государств, международных организаций и заинтересованных сторон в отрасли разрабатывает этот уровень ГАНП и будет его поддерживать.

2.1.3 Глобальный технический уровень также разрабатывается и будет поддерживаться ИКАО во взаимодействии со всеми заинтересованными сторонами. Этот уровень будет использоваться техническими руководителями для планирования внедрения основных служб и новых эксплуатационных усовершенствований на рентабельной основе и с учетом конкретных потребностей при обеспечении функциональной совместимости систем и согласованности процедур. Он будет состоять из:

- a) двух глобальных концептуальных моделей:
 - концептуальной модели ключевых компонентов (BBB), в которой будут изложены основные принципы любой надежной аэронавигационной системы и определены основные виды обслуживания, которые должны предоставляться международной гражданской авиации;
 - концептуальной модели ASBU, в которой будут изложены ожидаемые выгоды в сфере эффективности от внедрения конкретных эксплуатационных усовершенствований в области аэронавигации в определенных эксплуатационных условиях;
- b) основанного на результатах деятельности метода планирования реализации эксплуатационных усовершенствований в области аэронавигации, включая каталог задач и показателей эффективности.

2.1.4 На региональном уровне будут рассматриваться региональные и субрегиональные потребности, согласованные с глобальными задачами. В связи с этим он будет содержать региональные аэронавигационные планы (ANP) ИКАО и прочие региональные инициативы. Четвертый уровень, посвященный обязанностям государств, будет ориентирован на национальное планирование. Разработка государствами в сотрудничестве с соответствующими заинтересованными сторонами аэронавигационных планов, являющихся одним из стратегических элементов их планов национального развития (см. AN-Conf/13-WP/24) и согласованных с региональными и глобальными планами, имеет огромное значение для реализации общей концепции, разрабатываемой в ГАНП. Эти аэронавигационные планы будут служить опорным документом для государственных инвестиций в аэронавигационную инфраструктуру.

2.1.5 Для упрощения заинтересованным сторонам доступа к огромному объему информации, содержащейся в многоуровневой структуре ГАНП, ИКАО разрабатывает специальный веб-портал ГАНП (<https://www4.icao.int/ganpportal/>), на котором различные пользователи смогут найти наиболее подходящую информацию с учетом своей конкретной ситуации. Эта веб-платформа обеспечит соответствие по содержанию материала на различных уровнях ГАНП, а также более всеобъемлющую информацию в рамках единого интерфейса.

2.1.6 Нижеследующий раздел посвящен глобальному стратегическому уровню, а дополнительную информацию о разработке глобального технического уровня можно найти в документе AN-Conf/13-WP/19. Кроме того, более подробная информация о планировании внедрения на глобальном техническом уровне содержится в документах AN-Conf/13-WP/11 и AN-Conf/13-WP/25.

2.2 Глобальный стратегический уровень

2.2.1 Как указывается в п. 2.1.2, глобальный стратегический уровень будет содержать концепцию ГАНП, желательные показатели эффективности и концептуальную дорожную карту, которые обозначат для тех, кто отвечает за принятие решений, главные стратегические направления, стимулирующие развитие глобальной аэронавигационной системы. Данный уровень послужит основой для других уровней ГАНП.

Концепция ГАНП

2.2.2 В концепции ГАНП будут изложены главные задачи аэронавигационной системы, а также возникающие проблемы и возможности, связанные с тенденциями в области авиации и технологий. В результате предусматриваемой данной концепцией эволюции будет создана высокоэффективная глобальная аэронавигационная система для удовлетворения потребностей общества в целом и системы организации воздушного движения (ОрВД)¹, в частности.

Желательные показатели эффективности

2.2.3 Поддержка воздушного транспорта иногда требует от участников аэронавигационной системы принятия трудных решений и твердых обязательств. Помимо трех основных производственных принципов в авиации, связанных с безопасностью полетов, авиационной безопасностью, экологической и экономической устойчивостью, существует ряд функциональных требований, которым должна отвечать аэронавигационная система для удовлетворения потребностей общества. Показатели эффективности должны стимулировать развитие системы, поэтому в шестом издании ГАНП будут предложены желательные показатели эффективности.

2.2.4 Эти желательные показатели эффективности будут стимулировать предпринятие действий и служить катализатором изменений и способствовать установлению глобальных приоритетов. Поэтому их не следует рассматривать в качестве целей для постоянного мониторинга, по которым нужно отчитываться об эффективности. Эти желательные показатели эффективности, выраженные в количественном, но сконцентрированном виде, будут достигаться в каждом регионе путем решения конкретных задач в сфере эффективности с учетом соответствующих региональных условий. Несмотря на то что отдельные показатели эффективности будут служить для стимулирования повышения эффективности на региональном и местном уровнях, на местном уровне нужно будет по-прежнему осуществлять анализ эксплуатационных потребностей (см. AN-Conf/13-WP/11).

2.2.5 Сообщество ОрВД должно быть полностью привержено достижению этих желательных показателей эффективности. В рамках такой приверженности (в сфере безопасности полетов) в ИКАО разработана стратегия, изложенная в Глобальном плане обеспечения безопасности полетов (ГПБП). Цель ГПБП, заключающаяся в постоянном уменьшении количества погибших и риска смертельных авиационных происшествий, способствует достижению предусматриваемых ГАНП желательных показателей в сфере безопасности полетов: "Отсутствие авиационных происшествий, связанных с аэронавигационным обслуживанием и значительное сокращение (на 50 %) количества серьезных инцидентов, связанных с аэронавигационным обслуживанием". Таким образом, ГПБП способствует реализации ГАНП, продвигая эффективное

¹ Сообщество ОрВД включает аэродромы, поставщиков воздушного пространства, пользователей воздушного пространства, поставщиков услуг ОрВД, вспомогательную систему ОрВД, ИКАО, органы регулирования и государства, как говорится в *Глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения* (Doc 9854).

внедрение контроля за обеспечением безопасности полетов и концепции управления безопасностью полетов при осуществлении такого контроля, включая управление факторами риска для безопасности полетов, что способствует эволюции аэронавигационной системы в условиях управления безопасностью полетов.

Концептуальная дорожная карта

2.2.6 Сообщество ОрВД должно быть также привержено трансформационным изменениям, необходимым для достижения желательных показателей эффективности, придерживаясь общего направления, изложенного в концептуальной дорожной карте.

2.2.7 Предлагаемая концептуальная дорожная карта предусматривает четыре эволюционных этапа: производство полетов в цифровой среде; основанные на времени полеты, обеспечиваемые информационной революцией; операции, основанные на траектории полета, обеспечиваемые благодаря полной интернет-связности авиации; и полная система управления характеристиками, основанная на потребностях производства/миссии. Основными элементами данной дорожной карты являются улучшенное качество цифровых данных, улучшенные возможности в сфере обработки данных и обмен информацией для совершенствования процесса принятия решений на основе согласованных уровней эффективности. Концептуальная дорожная карта послужит основой для определения новых эксплуатационных усовершенствований для ASBU (см. AN-Conf/13-WP/19).

2.2.8 Проект концепции ГАНП, желательных показателей эффективности и концептуальной дорожной карты размещен на сайте: <https://www4.icao.int/ganpportal/ganpdocument>.

3. ВЫВОД

3.1 Многоуровневая структура шестого издания ГАНП необходима для его эффективного продвижения. Для облегчения доступа к содержащейся в ГАНП информации она будет доступна для пользователей через единый интерфейс в рамках разрабатываемого ИКАО веб-портала ГАНП, на котором различные пользователи смогут найти наиболее подходящую информацию, отвечающую их конкретным потребностям. Для успешного внедрения аэронавигационных усовершенствований необходимо их сначала разработать, поэтому для стимулирования развития глобальной аэронавигационной системы нужно иметь общую концепцию, желательные показатели эффективности и концептуальную дорожную карту.

3.2 Исходя из этого, Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Рекомендация 1.1/х. Концепция и обзор шестого издания ГАНП

Конференции рекомендуется:

- a) согласиться с размещением Глобального аэронавигационного плана (ГАНП, Дос 9750) на веб-платформе и предоставлением глобального стратегического уровня на шести языках ИКАО;
- b) согласиться с предлагаемой многоуровневой структурой шестого издания ГАНП;

- с) согласовать в принципе предлагаемые для шестого издания ГАНП концепцию, желательные показатели эффективности и концептуальную дорожную карту с учетом внесенных на Конференции изменений;
- d) просить ИКАО разработать типовой национальный аэронавигационный план, увязанный с глобальным и региональными аэронавигационными планами;
- e) просить ИКАО продолжать взаимодействие с государствами, международными организациями и другими заинтересованными сторонами по разработке шестого издания ГАНП для его последующего одобрения на 40-й сессии Ассамблеи ИКАО.

— — — — —

APPENDIX

MULTILAYER STRUCTURE PROPOSED FOR THE SIXTH EDITION OF THE GANP

