



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

ПОДДЕРЖКА ГЛОБАЛЬНОГО АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ПЛАНА, БЛОЧНОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ АВИАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ И РЕГИОНАЛЬНОГО ВНЕДРЕНИЯ

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе выражается поддержка новой предлагаемой структуры шестого издания *Глобального аэронавигационного плана* (Дос 9750, ГАНП), предлагаемого обновления механизма блочной модернизации авиационной системы (ASBU) и включения новых аэронавигационных концепций в будущие издания ГАНП, при этом признается индивидуальный характер региональных планов внедрения.

Действия: Конференции предлагается:

- a) согласиться с новой предлагаемой структурой шестого издания ГАНП и соответствующей ASBU перед одобрением на 40-й сессии Ассамблеи ИКАО;
- b) обратиться к ИКАО с просьбой предусмотреть гибкость реализации новых аэронавигационных концепций, таких как беспилотные авиационные системы (UAS), системы организации движения беспилотных авиационных систем (UTM) и авиационная сеть Интернет, при их добавлении в будущие издания ГАНП;
- c) обратиться к ИКАО и государствам-членам с просьбой признать важность самостоятельных, но интегрированных ГАНП и Глобального плана обеспечения безопасности полетов (Дос 10004, ГПБП), что обеспечит комплексный характер плана региональной работы по внедрению аэронавигационного обслуживания и модернизации;
- d) обратиться к ИКАО с просьбой предоставить региональным группам основанные на проектах инструктивные указания для создания механизмов, основанных на характеристиках, в целях реализации ГАНП/ASBU и ГПБП, однако допустить наличие гибкости в структуре, с тем чтобы обеспечить наиболее эффективные и результативные процессы для каждого отдельного региона;
- e) обратиться к ИКАО с просьбой учредить форум для руководителей авиационной и информационной отраслей, с тем чтобы согласовать характеристики, общую структуру и порядок внедрения глобальной авиационной сети Интернет (GAIN).

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Поскольку стремительные темпы роста международной авиации сохраняются, а в части последовательного внедрения государствами аэронавигационных стандартов имеются пробелы, необходим всеобъемлющий глобальный план, предусматривающий комплексный интероперабельный подход к развитию и модернизации глобальных аэронавигационных систем.

1.2 Это особенно актуально в связи с разработкой и включением в существующую систему новых и возникающих технологий, таких как авиационная сеть Интернет, беспилотные авиационные системы (UAS), соответствующие системы организации движения беспилотных авиационных систем (UTM) и отраслевые инновации.

1.3 В настоящем документе излагается новая предлагаемая структура шестого издания *Глобального аэронавигационного плана* (Doc 9750, ГАНП) и соответствующего механизма ASBU, которая позволит включать возникающие аэронавигационные технологии в будущие издания ГАНП при учете важности региональных механизмов внедрения.

2. ОБНОВЛЕНИЕ ГАНП И ASBU

2.1 39-я сессия Ассамблеи одобрила ГАНП и рекомендовала ИКАО распространять о нем информацию, обеспечить его доступность и эффективно взаимодействовать с государствами по этому вопросу (см. резолюцию A39-12 Ассамблеи *Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации*). В период после 39-й сессии Ассамблеи Секретариат ИКАО и члены групп экспертов АНК занимались пересмотром ГАНП и соответствующего механизма ASBU и подготовили обновленный вариант с новой многоуровневой структурой.

2.2 Новая многоуровневая структура ГАНП и соответствующего механизма ASBU содержит улучшения по сравнению с предыдущим изданием и представляет собой глобальную концепцию, которая далее делится на стратегический и технический уровни.

2.3 Стратегический уровень обеспечивает руководящие указания высокого уровня для лиц, принимающих решения, в целях содействия эволюции глобальной аэронавигационной системы, в которую со временем будут добавлены UAS и интерфейс между системами организации воздушного движения (ОВВД) и UTM. Этот механизм будет основан на глобально определенной авиационной сети Интернет, полностью поддерживающей основанную на информации авиационную среду для эксплуатантов, поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО), регулирующих органов и поставщиков метеорологического обслуживания как в воздухе, так и на земле. Это будет способствовать повышению безопасности и эффективности деятельности за счет обеспечения на всех ее этапах целостности информации.

2.4 Технический уровень обеспечивает поддержку руководителям в технической сфере при планировании внедрения базового обслуживания и новых эксплуатационных усовершенствований. ГАНП будет также включать уровни для регионального и национального масштабов, что будет способствовать синхронизации региональных, субрегиональных и национальных планов.

2.5 Новая структура ГАНП и обновленный соответствующий механизм ASBU важны, поскольку они призваны сформировать динамичный и функциональный план, объединяющий имеющуюся авиационную экосистему развивающихся и внедряющих инновации государств во взаимосвязанную систему со взаимной поддержкой. Благодаря основанному на проектах подходу

(одобренному в составе рекомендации 6/13 *Разработка Стандартов и Рекомендуемой практики, Правил и инструктивного материала* Двенадцатой аэронавигационной конференции), предполагающему разработку новых критериев, основанных на характеристиках, ГАНП и ASBU позволят государствам, продолжающим развивать у себя аэронавигационное обслуживание, быстрее достигать прогресса в четко определенной безопасной, объединенной, интероперабельной системе.

3. РЕАЛИЗАЦИЯ ГАНП И ASBU

3.1 В целях достижения беспрепятственной деятельности необходимо, чтобы государства поддерживали направление и политику обновленных ГАНП и ASBU и рассматривали региональные механизмы как главный способ воплощения стратегий реализации.

3.2 В этой связи группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) и региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG), а также другие соответствующие региональные группы должны работать в полном согласовании друг с другом, с тем чтобы поддерживать реализацию стандартов и модернизацию аэронавигационной системы на региональном и государственном уровнях.

3.3 Главная стратегия государств в отношении реализации и модернизации заключается в использовании всеобъемлющего интегрированного подхода к реализации ГАНП, ASBU и *Глобального плана обеспечения безопасности полетов* (Doc 10004, ГПБП) через PIRG и RASG.

3.4 Однако все регионы значительно различаются в плане индивидуальных проблем внедрения аэронавигационного обслуживания и стандартов. Поэтому, хотя ИКАО следует предоставлять инструктивные указания касательно региональных механизмов, она должна также обеспечить гибкость, с тем чтобы работа велась наиболее эффективным и результативным способом для каждого отдельного региона.

3.5 Применение этого основанного на проектах подхода к использованию основанных на характеристиках стандартов при разработке и реализации помогло бы региональным группам объединить свои планы работы для достижения более значимых результатов в регионах и способствовало бы повышению уровня безопасности и эффективности глобальной аэронавигационной системы.

3.6 Существует также один аспект внедрения, который необходимо рассматривать в глобальном ключе. Для достижения кратко-, средне- и долгосрочных целей по усовершенствованию деятельности за счет более интенсивного использования цифровых технологий в области связи, принятия принципов общесистемного управления информацией (SWIM) и решения задач обеспечения целостности информации на всех этапах работы необходимо разработать глобальную авиационную сеть Интернет (GAIN). Выбор в пользу глобальной авиационной сети Интернет следует сделать в интересах достижения наибольшей выгоды во всех аспектах организации воздушного движения (ОрВД), а не только обеспечения киберустойчивости или SWIM. Плохих вариантов для выбора нет, но есть варианты, способствующие как удовлетворению краткосрочных потребностей, так и построению авиационной экосистемы, очерченной в концептуальной дорожной карте. Эти варианты, которые определяют курс на следующие двадцать лет, выходят за существующие рамки деятельности групп экспертов ИКАО. Этот выбор следует делать на уровне заинтересованных сторон из сферы авиации в согласовании с экспертами в области информации и сети Интернет.

4. **ВЫВОД**

4.1 Сочетание стратегического и технического уровней обновленного ГАНП, обновленного механизма ASBU и формирования на основе проектов подхода, основанного на характеристиках, могло бы предоставить регионам ИКАО необходимую гибкость не только для того, чтобы учитывать новые технологии, но и для того, чтобы обеспечить соответствующим региональным механизмам (например, PIRG и RASG) возможность реализации глобальных планов исходя из их собственных индивидуальных региональных задач. Определение глобальной авиационной сети Интернет (GAIN) играет ключевую роль в обеспечении продвижения к будущей беспрепятственно функционирующей интероперабельной аэронавигационной системе, очерченной в ГАНП.

— КОНЕЦ —