



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ А

Пункт 4 повестки дня. Создание глобальной аэронавигационной системы и роль региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG)
4.3. Внедрение ASBU для повышения эффективности

УПРОЩЕННАЯ МЕТОДОЛОГИЯ БЛОЧНОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ АВИАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ (ASBU)

(Представлено Южной Африкой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе выражена глубокая озабоченность тем, что некоторые государства недостаточно понимают концепцию блочной модернизации авиационной системы (ASBU), что препятствует эффективному планированию и внедрению соответствующих аэронавигационных требований. Кроме того, данная проблема может повлиять на подготовку национальных и региональных планов, что, в свою очередь, повлияет на внедрение Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) (Дос 9750). Таким образом, в настоящем документе подчеркивается острая необходимость предоставить региональным группам инструктивный материал и инструментарий, необходимый для решения наиболее часто возникающих проблем, связанных с методологией ASBU, что будет способствовать лучшему пониманию государствами данной концепции.

Действия: Конференции предлагается поручить ИКАО разработать упрощенную версию методологии ASBU в целях оказания помощи государствам в определении их требований.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В рамках резолюции A38-2 "Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации" 38-я сессия Ассамблеи ИКАО утвердила четвертое издание Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) (Дос 9750), ключевым компонентом которого является методология блочной модернизации авиационной системы (ASBU).

1.2 При создании глобальной методологии ASBU предполагалось, что она будет представлять собой программный и гибкий глобальный системный технический подход, который позволит государствам-членам расширить свои аэронавигационные возможности на основе глобальных, региональных, а также специальных национальных эксплуатационных требований.

1.3 В то время предполагалось, что ГАНП должен "обеспечить четкие рекомендации в отношении эксплуатационных целей и поддерживающих технологий, бортового электронного оборудования, схем полетов, стандартов и официальных разрешений, необходимых для их реализации" и установить "рамки поэтапного внедрения на основе конкретных траекторий полета и плотности движения в каждом государстве".

1.4 Кроме того, в течение трех лет после 38-й сессии Ассамблеи ИКАО должна была разработать всеобъемлющий план подготовки Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и инструктивного материала для поддержки внедрения ASBU. По завершении этой работы данный план станет добавлением к пятому изданию ГАНП, которое должно было быть представлено на 39-й сессии Ассамблеи.

1.5 Тем не менее, опыт прошедших после 38-й сессии Ассамблеи пяти лет показал, что методология ASBU (в том виде, в котором она содержится в ГАНП) сложна и с трудом понимается многими государствами. Таким образом, соответствующие трудности, связанные с внедрением ASBU, должны быть проработаны в рамках инициативы ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB).

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Несмотря на то, что ГАНП является документом общемирового масштаба, не предполагается, что все модули блока должны быть обязательно внедрены в каждом государстве и регионе. Свойственная методологии ASBU гибкость позволяет государствам внедрять модули на основе своих конкретных эксплуатационных требований.

2.2 Необходимо отметить, что в настоящий момент модернизация блоков не зависит от того, когда и где конкретный модуль ASBU (как только становится доступным) должен быть внедрен, что приводит в замешательство некоторые государства, которые не могут понять, что именно требуется для решения той или иной эксплуатационной проблемы. Кроме того, в связи с отсутствием четкого инструктивного материала, некоторые государства становятся беззащитны перед членами авиационной отрасли, которые на политическом уровне вносят им предложения с дорогостоящими решениями по внедрению модулей, хотя эти модули могут не только не требоваться конкретному государству, но и просто быть излишними.

2.3 В ходе неофициального совещания с членами Совета большинство региональных директоров ИКАО подчеркнуло необходимость упрощения методологии ASBU во избежание существующего непонимания государствами этой методологии. Далее в рамках презентации в ходе "Недели безопасности полетов" (C-DEC 210/4) Совет также отметил проблемы, вызванные рядом новых вопросов, поднятых в ходе презентации, включая внедрение ASBU.

2.4 Более того, в ходе недавнего рассмотрения сводного ежегодного доклада о работе региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG) и региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG) за период с апреля 2017 года по март 2018 года Аэронавигационная комиссия (АНК) выразила обеспокоенность тем, что множество государств до сих пор не понимают концепцию ASBU, и подчеркнула необходимость упростить ее для лучшего понимания государствами того, какие действия от них требуются.

2.5 Комиссия подчеркнула, что это может повлиять на подготовку национальных планов, что, в свою очередь, повлияет на внедрение ГАНП. Также было отмечено, что

авиационная отрасль гораздо более глубоко понимает концепцию ASBU, чем некоторые государства, и что необходимы определенные действия для исправления такой ситуации.

2.6 Далее в рамках того же вопроса по ASBU Группа Совета по внедрению, стратегии и планированию (ISPG) рассмотрела сводный доклад PIRG и RASG и обсудила проблемы, с которыми государства сталкиваются, помимо прочего, при внедрении ASBU.

2.7 Наконец, АНК доложила Совету, что одна из общих проблем для регионов заключается в необходимости улучшить понимание государствами соответствующих модулей ASBU, так как это может, в конечном счете, повлиять на внедрение ГАНП (C-DEC 214/7).

3. **ВЫВОД**

3.1 Существует острая необходимость упрощения методологии ASBU. В противном случае это затруднит подготовку национальных и региональных планов, что, в конечном счете, повлияет на внедрение ГАНП.

— КОНЕЦ —