



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)

4.2. Внедрение ВВВ и минимальных стандартов обслуживания

РАЗРАБОТКА МЕХАНИЗМОВ ПОДДЕРЖКИ ВНЕДРЕНИЯ ГОСУДАРСТВАМИ СИСТЕМЫ КЛЮЧЕВЫХ КОМПОНЕНТОВ (ВВВ)

(Представлено Доминиканской Республикой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе содержится информация о трудностях, с которыми сталкиваются государства при внедрении систем, поддерживающих предоставление аэронавигационного обслуживания, в особенности механизмов, требующих использования передовых технологий. Для выполнения подобных задач отсутствует конкретный инструктивный материал или какая-либо испытательная среда, в которой можно было бы наблюдать за функциональностью систем. Кроме того, не существует какого-либо способа убедиться в интероперабельности с другими внутренними или внешними системами и подсистемами, что могло бы повлиять на региональную гармонизацию, а также на безопасность полетов.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендацией, приведенной в п. 3.3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Блочная модернизация авиационной системы (ASBU) способствует реализации *Глобального аэронавигационного плана* (ГАНП, Дос 9750) и достижению цели совершенствования характеристик в регионах.

1.2 Концепция ASBU основывается на четырех основных областях совершенствования характеристик (PIA):

- a) операции в аэропортах;
- b) интероперабельные в глобальном масштабе системы и данные;
- c) оптимальная пропускная способность и гибкая система полетов;

¹ Версия на испанском языке представлена Доминиканской Республикой.

d) эффективные траектории полета.

1.3 В ASBU содержится описание наземного и бортового оборудования, а также график внедрения стандартов и процедур в области организации воздушного движения (ОрВД), призванных обеспечить интероперабельность в глобальном масштабе.

1.4 В настоящее время мы находимся на начальном этапе внедрения блока 1 ASBU, который, в соответствии с темой настоящего рабочего документа, включает задачи предоставления доступа к необходимым новым технологиям, процедурам и стандартам, которые будут поддерживать семнадцать модулей этого блока, распределенных по четырем основным областям совершенствования характеристик:

- a) 6 модулей, связанных с экологичными аэропортами;
- b) 4 модуля, связанных с интероперабельными в глобальном масштабе системами и данными;
- c) 4 модуля, связанных с оптимальной пропускной способностью и гибкой системой полетов;
- d) 3 модуля, связанных с эффективной траекторией полета.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Очевидно, что задача ASBU заключается в предоставлении государствам инструктивных указаний по разработке их национальных планов, с тем чтобы они учитывали свои потребности и совершенствовали характеристики своей аэронавигационной системы с учетом развития авиации; также очевидно, что система ключевых компонентов (BBB) представляет собой контрольный перечень минимального аэронавигационного обслуживания международной гражданской авиации, которое должно быть внедрено до реализации каких-либо улучшений в рамках ASBU. Однако мы полагаем, что эта система, ориентированная на обслуживание, вызывает множество вопросов, особенно в связи с решениями, касающимися закупки надлежащего оборудования для внедрения.

2.2 В целях предоставления наилучшим образом необходимого обслуживания, указанного в BBB, а также успешного внедрения необходимых улучшений, перечисленных в блоке 1, государства должны закупить и установить комплект оборудования, систем и/или приложений, разработанных одним или несколькими отраслевыми поставщиками, которые, по меньшей мере теоретически, производят товары, рассчитанные на удовлетворение потребностей поставщиков аэронавигационного обслуживания в наиболее развитых странах. После того как эти потребности будут удовлетворены, производители обратят внимание на менее развитые страны, предлагая технологии, которые обычно превосходят ожидания и/или потребности этих развивающихся стран, или же которые несовместимы с существующими системами или системами смежных районов полетной информации (РПИ).

2.3 В документе WP/18 (AN-Conf/13-WP/18) предлагается многоуровневая структура шестого издания ГАНП, в которой уровень 4 посвящен национальному плану и предполагает самостоятельное внедрение государствами своих систем. Далее, в документе WP/25 (AN-Conf/13-WP/25), в котором предлагается обеспечить минимальное аэронавигационное обслуживание международной гражданской авиации посредством системы ключевых компонентов (BBB),

содержатся только теоретические предложения по внедрению, но не объясняется, как это обслуживание будет доведено до конечного пользователя.

2.4 Упомянутый рабочий документ призывает государства использовать эти возможности для внедрения технологических инноваций и стать лидерами в деле модернизации систем для аэронавигации.

2.5 В разделе выводов документа WP/25 говорится: "...необходимо скоординированное внедрение аэронавигационных систем на глобальном, региональном и национальном уровнях, позволяющее в полной мере воспользоваться как существующими возможностями, так и более широкими возможностями передовых технологий". Однако обратим внимание на то, что в документе не разъясняется, каким образом предполагается достигнуть этой цели.

2.6 Чтобы проиллюстрировать указанные проблемы, в добавлении мы представили схему внедрения системы ключевых компонентов организации воздушного движения (ОрВД) от исходной точки до конечного пользователя. На схеме показаны только компоненты, соединяющие поставщика обслуживания с конечным пользователем, в то время как в действительности существуют бесчисленные системы и приложения, взаимодействие которых необходимо для успешного внедрения.

3. ВЫВОД

3.1 В настоящем документе приветствуются и полностью поддерживаются выводы, содержащиеся в документе WP/25 (AN-Conf/13-WP/25), а для достижения сформулированных в нем целей и в качестве меры по выполнению теоретических рекомендаций ИКАО предлагается призвать основных отраслевых поставщиков к созданию испытательной среды, в которой государства могли бы до внедрения необходимых технологий обосновать свои потребности в закупках, располагая гарантией функциональности и интероперабельности этих технологий в их среде.

3.2 Эта среда способствовала бы рационализации внедрения не только BBB, но также ASBU. Менее развитые государства, не имеющие этого механизма, могут испытывать сомнения, как это часто бывает случаях, когда речь идет о закупках и внедрении, и предпочтут дождаться опыта эксплуатации этих систем в различных регионах, прежде чем принимать окончательное решение об их внедрении в своих странах. Как правило, это занимает от года до пяти лет и в случае некоторых систем создает хорошо известные проблемы в плане гармонизации.

3.3 Такая среда безусловно подкрепила бы содержащиеся в документе WP/25 выводы о предоставлении **минимального аэронавигационного обслуживания международной гражданской авиации посредством системы ключевых компонентов (BBB)**. Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Рекомендация 4.2/х. Внедрение минимального аэронавигационного обслуживания

Конференции рекомендуется:

- а) поддержать содержащееся в настоящем рабочем документе предложение о том, чтобы в качестве меры по выполнению теоретических рекомендаций ИКАО призвать основных отраслевых поставщиков к созданию испытательной среды, с тем чтобы государства могли обосновать свои решения о закупках,

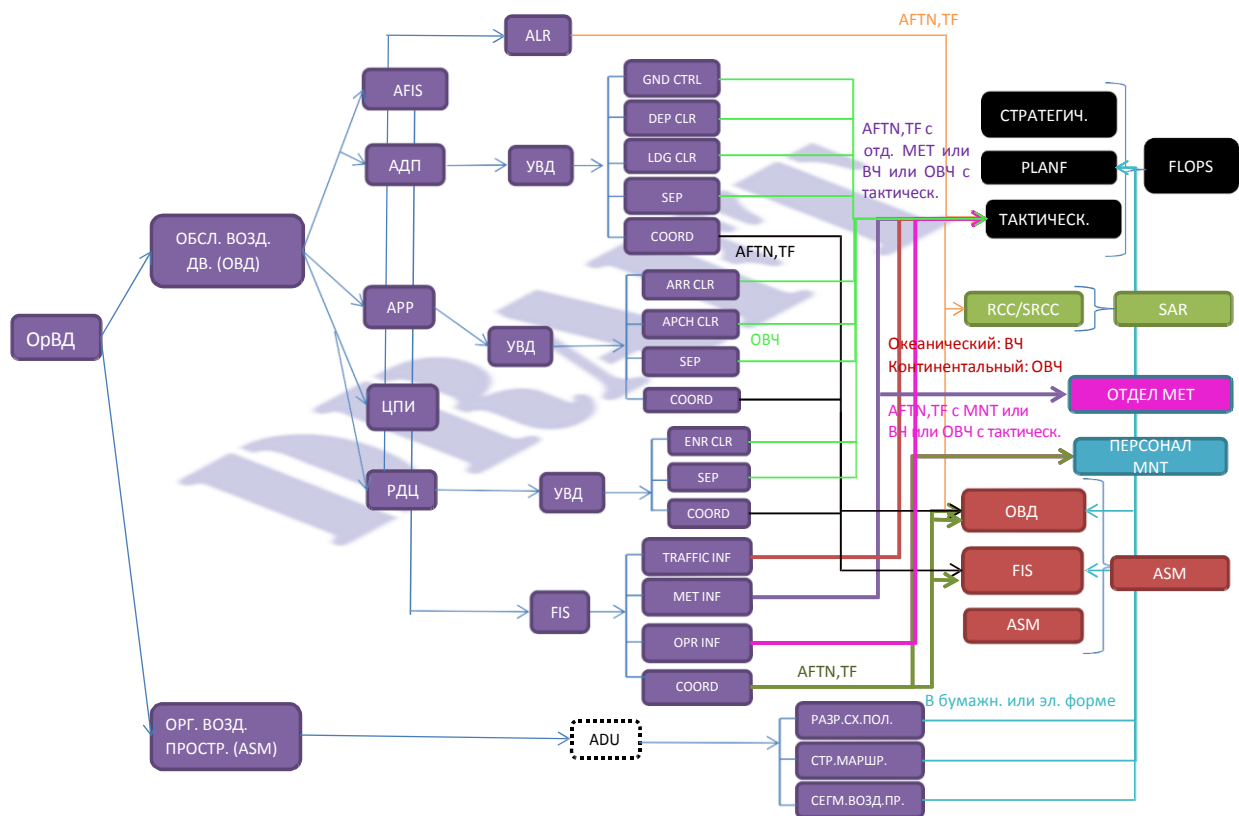
располагая гарантией функциональности и интероперабельности технологий в их среде;

- b) принять содержащиеся в документе WP/25 (документ AN-Conf/13-WP/25) выводы о предоставлении минимального аэронавигационного обслуживания международной гражданской авиации посредством системы ключевых компонентов.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ

ПОДДЕРЖКА И КОНЕЧНЫЕ ПОЛЬЗОВАТЕЛИ ОрВД



— КОНЕЦ —