



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

ВКЛАД В ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДЛЯ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ АВИАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ НА НАЦИОНАЛЬНОМ, РЕГИОНАЛЬНОМ И ГЛОБАЛЬНОМ УРОВНЯХ

(Представлено Колумбией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В рамках *Аэронавигационного плана для Колумбии (ANP COL)* был разработан набор показателей для мониторинга и изменения эксплуатационных преимуществ, ожидаемых в результате внедрения модулей ASBU-B0, предусмотренных в *Глобальном аэронавигационном плане (ГАНП)* (Дос 9750).

Колумбия представляет данный набор показателей для рассмотрения и изучения Конференцией в целях достижения на национальном, региональном и глобальном уровнях прогресса в укреплении единой системы показателей, которая позволит нам получать наглядное представление о ходе осуществления ГАНП.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендацией, приведенной в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В 2008 году Колумбия разработала первую официальную версию *Аэронавигационного плана для Колумбии (ANP COL)*; с тех пор этот стратегический документ периодически обновляется. В 2013 году Колумбия одобрила рамки блочной модернизации авиационной системы (ASBU) ИКАО, что привело к разработке версии 07 томов I и II ANP COL.

1.2 ANP COL состоит из трех томов. В томе I изложены эксплуатационные требования для удовлетворения прогнозируемого спроса на обслуживание в рамках эффективной, безопасной и экологически устойчивой системы гражданской авиации. В нем также предлагается дорожная карта в области организации воздушного движения (ОрВД), управления аэронавигационной информацией (AIM), вопросов метеорологии (MET) и поиска и спасания (SAR). Том II посвящен описанию инфраструктуры связи, наблюдения и навигации (CNS) и аэропортовых служб

¹ Текст на испанском языке представлен Колумбией.

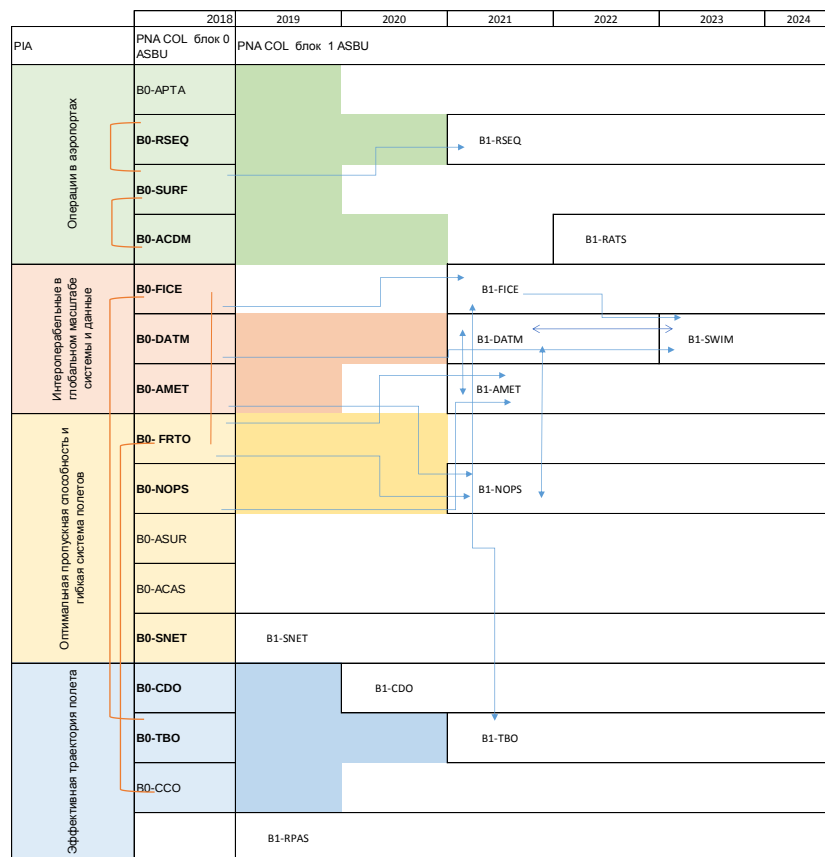
(спасательной и пожарной служб (RFF), службы авиационной безопасности (AVSEC), медицинских служб, окружающей среды, операций, упрощения формальностей, визуальных средств и физической инфраструктуры), которые необходимы для выполнения требований, изложенных в томе I. В томе III приводятся поправки, которые необходимо внести в национальные технические нормы, для того чтобы обеспечить возможность внедрения эксплуатационных улучшений, предусмотренных в блоке 0 и 15 модулях ASBU-B0. ANP COL включает в себя несколько документов, которые опубликованы в сети Интернет по адресу: <http://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/planes-de-navegacion-aerea-para-colombia>.

1.3 ANP COL представляет собой документ стратегического уровня, в котором изложены приоритетные задачи по достижению эксплуатационных улучшений в краткосрочной (блок 0 ASBU), среднесрочной (блок 1 ASBU) и долгосрочной (блоки 2 и 3 ASBU) перспективе, что позволит нам удовлетворять эксплуатационные потребности внутренней и международной авиации, одновременно работая над обеспечением ожидаемых преимуществ с точки зрения эффективности, потенциала, воздействия на окружающую среду, гибкости, доступа и равноправия.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Колумбии удалось продвинуться вперед в достижении целевых показателей, определенных на международном уровне. Благодаря внедрению рамок ASBU она также достигла прогресса в определении эксплуатационных преимуществ на национальном уровне.

2.2 Принимая во внимание промежуточные результаты внедрения модулей блока 0, а также отсутствие синхронизации некоторых основных цепей и элементов, необходимых для перехода к реализации блока 1, мы предусмотрели следующее:



2.3 Необходимо осуществить верификацию эксплуатационных преимуществ, с тем чтобы установить, оправдались ли ожидания пользователей воздушного пространства. В этой связи Колумбия предлагает Конференции рассмотреть набор показателей для 15 модулей блока 0, опубликованных в ANP COL, в качестве вклада в формирование единой системы показателей. См. приложение.

3. **ВЫВОД**

В свете вышеизложенного Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Рекомендация 1.2/х. Повышение эффективности и измерение показателей аэронавигационной деятельности на основе блочной модернизации авиационной системы (ASBU)

Конференции предлагается призвать ИКАО и государства договориться о формировании единой системы показателей, которая позволит государствам представлять сведения о полученных эксплуатационных преимуществах; в дальнейшем эта система оценки может использоваться в качестве основы для регионального и глобального мониторинга осуществления ГАНП.

APPENDIX

PNA COL ASBU B0	1- Access and Equality	2 - Capacity	4 - Efficiency	5 - Environment	10 - Operational Safety
B0-APTA	APV Baro VNAV procedures published for instrument runways	Increase runway capacity = operations / hour offered with procedure - operations / hour offered without procedure	Airport fuel savings = (estimated IFSET with procedure - estimated IFSET without procedure) aircraft, period / (estimated IFSET without procedure) <0	Lower airport CO2 emission = (estimated IFSET CO2 with procedure- estimated IFSET CO2 without procedure) / (estimated IFSET CO2 without procedure) <0	Increase of stabilized approaches using APV airport = Number of APV operations (current period- previous period) / (previous period)> 0
B0-RSEQ		Increase airport arrival rate = arrivals average period (after implementation- before implementation) / (before implementation)> 0	Increase airport departure rate = departures average period (after implementation- before implementation) / (before implementation)> 0		
B0-SURF		Constant capacity with Low Visibility -LV- airport = capacity normal condition - capacity in condition LV = 0			Lower runway incursion airport = Number of incursions (after implantation - before implantation) / before implantation <0
B0-ACDM		Actual capacity offered / declared capacity Actual time parking positions occupied / authorized time in parking position	Reduction hour landing = (estimated hours (ELDT) - actual hours (ALDT)) Compliance with ETOT estimated take-off time = estimated take off time regular flights ETOT - ATOT actual time Compliance with calculated off-	Reduction engine start time on the ground = taxi time in IAP (AXOT) - actual taxi time (EXOT)	

² English and Spanish versions provided by Colombia.

			block time (COBT) - actual off-block time (AOBT) Adherence to the arrival SLOT = (Time SLOT assigned (RIBT) - actual time of arrival (AIBT)) Adherence to the departure SLOT = (Time SLOT assigned (RIBT) - actual time of departure (AIBT))		
B0-FICE		NM separation reduction between ACC xxx and ACC yyy	Reduced transfer time per operation between ACC xxx and ACC yyy		
B0-DATM					Reduction in information inconsistencies <> eAIP delivery to feed devices on board (EFB)
B0-AMET					Compliance with the event = 80% success in TAF due to aviation adverse events (period, aerodrome)
B0-NOPS		Compliance with CTOT = Calculated takeoff time (CTOT) - Actual takeoff time (ATOT)	Decrease departure taxi time = (Estimated taxi time (EXOT) - Actual taxi time (AXOT)) Compare between several periods, seasonality. Decrease taxi time arrival = (Estimated taxi time (EXIT) - Actual taxi time (AXIT)) Compare between several periods, seasonality. Flight time reduction = estimated flight time (EET) - actual flight time (AEET)		
B0-ASUR		Upper airspace capacity			

		increase = (capacity with ADS / MLAT operation - capacity without ADS / MLAT operation) / operation capacity without ADS / MLAT > 0			
B0-ACAS					Decrease RA alerts
B0-SNET					Decrease of major incidents due to ground proximity = (Incidents current period - incidents previous period) / incidents previous period <= 0
B0- FRT0		Increase of civil operations in restricted airspaces = civil operations current period - civil operations previous period / civil operations previous period > 0		Lower CO2 emission ROUTE = (estimated IFSET CO2 conventional route - estimated IFSET CO2 route PBN) / estimated IFSET CO2 without PBN	
B0-CDO				Lower CO2 emission airport = (estimated IFSET CO2 without procedure - estimated IFSET CO2 with procedure) / estimated IFSET CO2 without procedure	
B0-CCO				Lower CO2 emission airport = (estimated IFSET CO2 without procedure - estimated IFSET CO2 with procedure) / estimated IFSET CO2 without procedure	
B0-TBO		Upper airspace capacity increase = (operations with CPDLC - operations without CPDLC operation) / operations without CPDLC > 0			Reduction of misinterpretations = Number of reported incidents due to misinterpretation (period with CDPDLC - period without CPDLC) / (period without CPDLC) <0