

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 36 повестки дня. Безопасность полетов и поддержка внедрения в области аэронавигации

РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА О "КРАТЧАЙШЕМ ПУТИ", СОГЛАСНО ГАНП2019

(Представлено Японией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

На Двенадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/12) ИКАО было рекомендовано определить предусмотренные в блоке I модули, которые считаются необходимыми для реализации на глобальном уровне в плане кратчайшего пути к достижению глобальной интероперабельности и безопасности полетов. При определении таких значимых модулей важно, рассматривая вопросы внедрения, учитывать их вклад в согласованное в глобальном масштабе совершенствование аэронавигационного обслуживания.

Действия: Ассамблее предлагается настоятельно призвать ИКАО определить в модулях блока I элементы (или службы), которые считаются необходимыми для реализации на глобальном уровне, и разработать принципы или инструктивные указания высокого уровня для обеспечения достижимой реализации с учетом следующего:

а) следует установить реально достижимые сроки реализации, принимая во внимание время, необходимое для исследований и разработок, подготовки кадров, разработки правил и руководств, развертывания автоматизированных систем, координации вопросов с заинтересованными сторонами и выполнения любых других необходимых работ в зависимости от модуля;

б) в исходной информации необходимо отметить несколько модулей, определяющих "кратчайший путь", и передовую практику, а также по возможности изложить аспекты экономической эффективности, с тем чтобы каждое государство могло обсудить их с заинтересованными сторонами и добиться консенсуса в отношении внедрения намеченных модулей;

с) информацию о ходе обсуждения вопросов, связанных с отбором нескольких модулей, определяющих "кратчайший путь", следует по возможности доводить до сведения Договаривающихся государств, с тем чтобы каждое государство могло рассмотреть отобранные модули, определяющие "кратчайший путь", и сравнить их с национальной "дорожной картой" совершенствования аэронавигационного обслуживания.

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов", "Охрана окружающей среды" и "Экономическое развитие воздушного транспорта"

<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Doc 9750, <i>Глобальный аэронавигационный план</i> Doc 10007, <i>Доклад Двенадцатой Аэронавигационной конференции</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Для решения вопросов, связанных с ростом объемов воздушного движения в будущем, важное значение имеет совершенствование аэронавигационного обслуживания. Поэтому на 38-й сессии Ассамблеи ИКАО была одобрена блочная модернизация авиационной системы (ASBU) в Глобальном аэронавигационном плане (ГАНП) для согласованной в глобальном масштабе модернизации аэронавигационного обслуживания, а в регионе Азии и Тихого океана ИКАО был принят план "бесшовной" системы ОрВД для реализации ГАНП в регионе и разработаны меры по совместному совершенствованию ОрВД с учетом ситуации в регионе.

1.2 В 2012 году на Двенадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/12) была принята рекомендация 6/12, в которой говорится: *"ИКАО определить предусмотренные в блоке 1 модули, которые считаются необходимыми для реализации на глобальном уровне в плане кратчайшего пути к достижению глобальной интероперабельности и безопасности полетов с должным учетом региональных различий, для дополнительного рассмотрения государствами"*. Это означает, что некоторые модули блока 1 будут внедряться для обеспечения глобальной гармонизации, а в это время каждое государство/регион будет учитывать свои собственные потребности.

1.3 В пятом издании ГАНП содержится более конкретное описание "кратчайшего пути", чем в четвертом издании, а именно:

- a) поскольку ожидается, что эти модули в конечном счете станут предметом Стандартов ИКАО с обязательными сроками внедрения, вводится концепция "кратчайшего пути" к достижению глобальной интероперабельности и безопасности полетов;
- b) несмотря на то что все модули ASBU одинаково важны, признается, что:
 - ◆ некоторые модули должны быть внедрены в мировом масштабе и поэтому должны быть обозначены как часть кратчайшего пути для достижения глобальной интероперабельности;
 - ◆ по возможности скорейшая реализация таких модулей приведет к максимальным выгодам для авиационных партнеров;
 - ◆ такие модули должны быть реализованы почти одновременно;
- c) потребуется разработать подходящие принципы или рекомендации высокого уровня для определения необходимых модулей на глобальном уровне.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 ГАНП содержит исключительно важный инструктивный материал, способствующий глобальной гармонизации процесса модернизации аэронавигационного обслуживания, и Договаривающиеся государства выступают за модернизацию каждой службы. Управление гражданской авиации Японии (JCAV) также с пониманием воспринимает цели ГАНП и активно работает над внедрением различных мер, намеченных в программе действий на будущее "Коллективные действия по модернизации систем воздушного движения" (CARATS), при учете внутренних потребностей и дорожной карты ГАНП вместе с заинтересованными сторонами.

2.2 В Японии имеется 90 аэропортов, и ежедневно выполняется более 4000 рейсов. Однако воздушное пространство над национальной территорией имеет небольшие размеры, вследствие чего оно весьма перегружено. В целях эффективного использования воздушного пространства необходимо ввести надлежащие меры с учетом национальных потребностей, разъяснить экономическую эффективность этих мер и добиться взаимопонимания между заинтересованными сторонами. Кроме того, JCAV обеспечивает аэронавигационное обслуживание в океаническом воздушном пространстве огромных размеров. Чтобы улучшить аэронавигационное обслуживание в таком удаленном районе, необходимо активно внедрять передовые технологии и эксплуатационные процессы на базе демонстраций и валидации. Поэтому JCAV выступает за обсуждение вопросов и обмен информацией с соседними государствами на двусторонних совещаниях, посвященных развитию и внедрению новых видов гармонизированного аэронавигационного обслуживания.

2.3 JCAV предпринимает усилия по повышению эффективности аэронавигационного обслуживания в согласованном с соседними государствами порядке, уделяя первоочередное внимание национальным преимуществам. Как представляется, ситуация в других государствах почти не отличается от нашей, но вместе с тем имеются и определенные различия с точки зрения внутренних и международных интересов.

2.4 Что касается пятого издания ГАНП, распространенного письмом государствам, то, возможно, потребуется установить Стандарты ИКАО, предусматривающие обязательные сроки внедрения определенного модуля блока 1, а государствам, принимающим решение внедрить этот модуль, нужно будет соблюдать этот Стандарт ИКАО. Для гармонизированной в глобальном масштабе модернизации аэронавигационного обслуживания необходима концепция "кратчайшего пути", которая будет способствовать инвестициям и развертыванию передовых систем благодаря наличию установленных стандартом сроков.

2.5 В связи с этим прежде чем включать в ГАНП 2019 понятие "кратчайшего пути", необходимо рассмотреть следующие моменты:

- a) государствам, принимающим решение внедрить конкретный модуль, необходимо продемонстрировать заинтересованным сторонам его экономическую эффективность и добиться консенсуса с ними. В случае специализированных технических модулей, непосредственная эффективность которых не очевидна и трудно доказуема (например, в части инфраструктуры системы связи) необходимо подготовить разъяснение, которое, к примеру, увязывает их внедрение с ожидаемыми эксплуатационными выгодами и свидетельствует об эффективности;

- b) предполагается, что для внедрения новой рабочей среды необходимо разработать и апробировать специализированные системы автоматизации, создать или реорганизовать эксплуатационные процедуры, провести соответствующую подготовку персонала, а также установить процедуры эксплуатационной сертификации, обновить бортовое электронное оборудование и при необходимости спланировать программы перехода;
- c) таким образом, с точки зрения внедрения полномочному органу гражданской авиации и поставщику аэронавигационного обслуживания в каждом Договариваемом государстве необходимо поощрять использование заинтересованными сторонами (полномочные органы гражданской авиации, поставщик аэронавигационного обслуживания, пользователи воздушного пространства, эксплуатанты аэропортов, изготовители, военные органы) подхода, характеризующегося фразой "Что следует сделать и когда?", и надлежащим образом отслеживать прогресс.

— КОНЕЦ —