

ОДИННАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 22 сентября – 3 октября 2003 года

- Пункт 1 повестки дня. Представление и оценка глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения
- Пункт 1.3 повестки дня. Потребность в глобальном аэронавигационном плане

РОЛЬ И НАЗНАЧЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОГО АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ПЛАНА ПРИМЕНИТЕЛЬНО К СИСТЕМАМ CNS/ATM

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

13 марта 1998 года Совет ИКАО рассмотрел и принял *Глобальный аэронавигационный план применительно к системам CNS/ATM* (Глобальный план, Дос 9750). Совет также согласился с тем, что Секретариат должен осуществлять последующие обновления Глобального плана на основе работы, проводимой ИКАО на глобальном и региональных уровнях. В связи с завершением разработки эксплуатационной концепции ОрВД необходимо определиться с тем, куда поместить эту концепцию, а также прийти к пониманию того, каким образом эта концепция будет встроена в процессы планирования на глобальном и региональных уровнях. Кроме того, может потребоваться усилить роль Глобального плана как стратегического базового документа международного сообщества гражданской авиации, который используется для оценки возможных вариантов при планировании внедрения аэронавигационных инфраструктур. Такая общая основа будет способствовать согласованному планированию в целях внедрения более цельной глобальной системы ОрВД.

Действия Конференции приведены в п. 4.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Для обеспечения внедрения систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) требуется соответствующий план мероприятий. Первым рубежом процесса разработки такого плана явился *Глобальный скоординированный план перехода к системам CNS/ATM ИКАО* (Глобальный скоординированный план), который был представлен в добавлении к Докладу четвертого совещания Специального комитета по контролю и координации разработки и планированию перехода к будущей системе аэронавигации (*FANS этап II*) (Дос 9623). Цель Глобального

скоординированного плана заключалась в обеспечении постепенного и согласованного внедрения на всемирной основе элементов будущей системы аэронавигации на упорядоченной и экономически выгодной основе. В этом отношении данный план выполнял две основные функции:

- а) он предоставлял инструктивный материал, касающийся перехода к системам CNS/ATM и предназначенный для использования региональными органами планирования, государствами, поставщиками обслуживания и пользователями; и
- б) он служил в качестве базового инструмента оценки хода внедрения.

1.2 Специальный комитет по контролю и координации разработки и планированию перехода к будущей системе аэронавигации (FANS этап II) в полной мере понимал тот факт, что Глобальный скоординированный план должен являться "живым" документом и что его потребуется обновлять и изменять в процессе перехода. В этой связи был разработан механизм, обеспечивающий постоянное обновление документа и периодическую рассылку изменений Договаривающимся государствам, пользователям и поставщикам систем CNS/ATM.

1.3 В 1996 году Совет ИКАО признал, что Глобальный скоординированный план выполнил свое назначение и в значительной мере способствовал пониманию перспективы развития, намеченной Комитетом FANS, и формированию у международного сообщества четкого представления о системах CNS/ATM и проблемах их внедрения. Совет одновременно пришел к выводу о том, что системы CNS/ATM стали реальностью, и в этой связи необходим более конкретный план, который будет включать все элементы их разработки с упором на региональное внедрение систем.

1.4 В свете вышеизложенного Совет поручил Секретариату ИКАО пересмотреть Глобальный план, подходя к нему как к "живому" документу, освещающему технические, эксплуатационные, экономические, финансовые, правовые и организационные аспекты, а также потребности развития людских ресурсов и предоставляющему региональным группам планирования и государствам практические рекомендации и инструктивный материал в отношении стратегий внедрения и финансирования, включая вопросы технического сотрудничества.

1.5 13 марта 1998 года Совет рассмотрел и принял пересмотренный Глобальный скоординированный план, который получил название *Глобальный аэронавигационный план применительно к системам CNS/ATM* (Глобальный план) (Дос 9750). Одновременно Совет также согласился с тем, что будущие обновления Глобального плана должны периодически осуществляться Секретариатом ИКАО на основе проводимой ИКАО работы на глобальном и региональных уровнях.

1.6 После принятия Советом в 1998 году первого издания пересмотренного Глобального плана Секретариат, Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP), некоторые группы экспертов Аэронавигационной комиссии и группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) признали возрастающую полезность Глобального плана применительно к своей работе и его важное место в общей структуре документации ИКАО по системам CNS/ATM. В этой связи было признано необходимым обновлять этот документ. Основываясь на вышеизложенном, Секретариат провел рассмотрение Глобального плана, и было подготовлено комплексное предложение об изменении некоторых разделов документа. В июне 2001 года Совет принял первую поправку к Глобальному плану, и затем в 2002 году было опубликовано его второе издание.

2. ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ КОНЦЕПЦИЯ ОрВД

2.1 После 1991 года параллельно с проводимой ИКАО работой в области систем CNS/ATM некоторые государства и все группы PIRG ИКАО приступили к разработке программ планирования и внедрения систем CNS/ATM, нацеленных на совершенствование производства полетов воздушных судов за счет использования технических средств CNS/ATM. Однако было признано, что внедрение технических средств само по себе не является конечной целью и что требуется комплексная концепция интегральной системы ОрВД. Такая концепция, в свою очередь, послужит основой согласованного внедрения технических средств CNS/ATM в соответствии с четко установленными требованиями.

2.2 С целью разработки глобальной эксплуатационной концепции ОрВД Аэронавигационная комиссия 12 марта 1998 года согласилась учредить Группу экспертов по эксплуатационной концепции организации воздушного движения (АТМСР). Основным элементом программы работы учрежденной Группы экспертов АТМСР предусматривал разработку и достаточно четкое и подробное описание эксплуатационной концепции ОрВД "от перрона до перрона", которая будет содействовать постепенному внедрению цельной глобальной системы ОрВД. Эксплуатационная концепция ОрВД, содержащаяся в документе AN-Conf/11-WP/4, непосредственно связана с этим основным элементом программы работы Группы экспертов АТМСР.

2.3 Хотя эксплуатационная концепция рассчитана на перспективу, многие существующие практические методы и процессы будут сохраняться в течение периода, охватываемого планированием. В этом смысле внедрение системы ОрВД на основе эксплуатационной концепции должно рассматриваться как постепенный процесс, и ничто не должно препятствовать государствам и группам PIRG приступать к использованию эксплуатационной концепции как основы планирования внедрения будущих систем ОрВД.

3. ПЛАНИРОВАНИЕ ВНЕДРЕНИЯ БУДУЩИХ СИСТЕМ ОрВД

3.1 Признавая, что не все государства или регионы сразу перейдут к системе ОрВД, описанной в эксплуатационной концепции, концепция содержит подробную информацию о предусматриваемом в рамках ИКАО процессе планирования и постепенного внедрения. В этой связи следует отметить, что внедрение системы ОрВД на основе эксплуатационной концепции отражается в стратегических планах, в частности Глобальном плане, региональных планах и государственных планах внедрения, где также описываются постепенные промежуточные этапы реализации данной цели. По этой причине планы всех государств и регионов необходимо координировать, насколько это практически возможно, с тем чтобы соответствующие решения были согласованы и увязаны на международной основе и не вводились произвольные требования в отношении различного по своему составу бортового или наземного оборудования.

3.2 Основываясь на вышеизложенном, считается целесообразным поместить основную часть эксплуатационной концепции ОрВД, разработанной Группой экспертов АТМСР и представленной в документе AN-Conf/11-WP/4, в главу 4 Глобального плана и заменить материал, который в настоящее время там содержится. В этом случае эксплуатационная концепция будет определять глобальное направление работ и позволит государствам и регионам согласовывать свои процессы планирования и, исходя из четко сформулированных требований к ОрВД, принимать технические решения в отношении построения системы, направленные на внедрение взаимосвязанных и интероперабельных технических средств, позволяющих получить наилучшие для всех конечные результаты и повысить уровни безопасности, экономичности и эффективности полетов. Внедрение различных технических средств CNS/ATM будет тогда основываться на хорошо продуманных планах, которые учитывают задачи высокого уровня, которые определяются эксплуатационной концепцией ОрВД.

Региональные аэронавигационные планы

3.3 В соответствии со статьей 28 Конвенции о международной гражданской авиации каждое Договаривающееся государство несет ответственность за предоставление на своей территории средств и служб и применение соответствующих процедур. Региональные аэронавигационные планы (АНП) подробно оговаривают средства, службы и процедуры, которые необходимы для обеспечения международной аэронавигации в пределах конкретного района. Такие планы содержат рекомендации, которые правительства могут использовать при подготовке программ обеспечения своих аэронавигационных средств и служб, предоставляемых в соответствии с планом, совместно со средствами и службами других государств для получения цельной системы, отвечающей потребностям обозримого будущего.

3.4 Хотя по традиции в региональных АНП рассматриваются средства и службы, которые потребуются на пятилетний период, в них получило признание планирование внедрения систем CNS/ATM на более длительную перспективу и в них постепенно вводятся элементы планирования и внедрения систем CNS/ATM.

3.5 Внедрение элементов планирования CNS/ATM определяется Глобальным планом, который был разработан таким образом, что он имеет четкую функциональную взаимосвязь с региональными АНП.

Глобальный аэронавигационный план применительно к системам CNS/ATM

3.6 Эксплуатационная концепция была разработана на независимой от технологии основе. Это было сделано, исходя из того, что в течение периода планирования на более чем 20 лет многие технические средства, которые сегодня существуют или разрабатываются, могут измениться или перестанут использоваться. Однако всегда потребуется учитывать при планировании в любой рассматриваемый момент, какие имеющиеся технические средства должны использоваться. Учитывая обширный спектр имеющихся разнообразных технических средств и необходимость определенной степени их совместимости, ИКАО заблаговременно попыталась определить в координации с государствами и международными организациями те технические средства, которые представляются наиболее многообещающими и которые будут обеспечивать наибольшие преимущества для сообщества международной гражданской авиации. Комиссия при содействии своих групп экспертов разрабатывает теперь технические стандарты и инструктивный материал, касающиеся таких конкретных технических средств.

3.7 По мере распространения технических средств и расширения имеющихся возможностей международному сообществу при планировании соответствующих целей, по-видимому, было бы полезным использовать Глобальный план в качестве основы планирования, рассмотрения возможных вариантов и принятия соответствующих решений. В таком случае государства и группы PIRG будут сверяться с Глобальным планом и, используя эксплуатационную концепцию ОрВД в качестве исходного инструмента планирования, основывать выбор технических средств, моделей или систем на содержащихся в нем четко установленных требованиях и дополнительном инструктивном материале. В то же время при построении системы ОрВД будут учитываться внешние ограничения, которые также определяются в Глобальном плане (например, вопросы охраны окружающей среды, финансовые аспекты, потребности в обучении, правовые и организационные вопросы).

3.8 Учитывая вышеизложенное, региональные АНП будут тогда определять планы перехода с целью внедрения изменений системы, которые могут происходить на региональной основе, а также содержать перечень средств, служб, процедур и технологий, включая аспекты человеческого фактора, основанных на инструктивном материале в Глобальном плане.

3.9 Комиссия с помощью своих групп экспертов разработает затем технические стандарты и инструктивный материал, касающиеся конкретных технических средств, как это имеет место в настоящее время. В период после настоящей Конференции такая работа будет, по всей видимости, все в большей мере основываться на четко сформулированных требованиях к ОрВД.

4. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

4.1 Конференции предлагается одобрить следующие рекомендации:

Рекомендация 1/ . Включение эксплуатационной концепции ОрВД в *Глобальный аэронавигационный план применительно к системам CNS/ATM (Doc 9750)*

ИКАО рекомендуется включить основные компоненты эксплуатационной концепции ОрВД в главу 4 *Глобального аэронавигационного плана применительно к системам CNS/ATM*.

Рекомендация 1/ . Статус *Глобального аэронавигационного плана применительно к системам CNS/ATM (Doc 9750)*

Рекомендуется рассматривать *Глобальный аэронавигационный план применительно к системам CNS/ATM* в качестве основного источника руководящего инструктивного материала для государств и групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG), используемого ими при рассмотрении различных вариантов модернизации своих аэронавигационных систем.

– КОНЕЦ –