

ОДИННАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 22 сентября – 3 октября 2003 года

- Пункт 1 повестки дня.** Представление и оценка глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения (ОрВД)
- Пункт 1.2 повестки дня.** Концепции, содействующие реализации глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения

ПОДДЕРЖКА ГОСУДАРСТВАМИ РЕГИОНА АФРИКИ И ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА (АФИ) ГЛОБАЛЬНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ КОНЦЕПЦИИ ОрВД

(Представлено африканскими государствами¹)

АННОТАЦИЯ

Цель настоящего документа состоит в том, чтобы представить мнение государств региона АФИ относительно глобальной эксплуатационной концепции ОрВД и выразить свою поддержку этой концепции.

Поддержка глобальной концепции ОрВД основывается на необходимости обеспечивать соответствующее обслуживание ОрВД не только в настоящее время, но и в будущем.

Действия Конференции приведены в п. 4.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Настоящий документ имеет целью поддержать глобальную эксплуатационную концепцию организации воздушного движения (ОрВД), представленную Секретариатом ИКАО в документе AN-Conf/11-WP/4.

* Африканские государства представили текст данного документа на английском и французском языках.

¹ Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Код-д'Ивуар, Коморские Острова, Конго, Лесото, Либерия, Ливийская Арабская Джамахирия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Свазиленд, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральнаяафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эфиопия, Южная Африка.

1.2 В нем содержатся некоторые замечания, касающиеся упомянутого документа, в котором представлены эксплуатационная концепция и предложения относительно программы будущей работы Группы экспертов по эксплуатационной концепции организации воздушного движения (АТМСП).

2. ЗАМЕЧАНИЯ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА

2.1 Компоненты данной концепции объединяют все аспекты организации воздушного движения, такие, как: структуризация и организация воздушного пространства, аэродромные операции, согласование спроса и пропускной способности, синхронизация воздушного движения, операции пользователей воздушного пространства, управление предоставлением услуг ОрВД, управление конфликтными ситуациями. Такое объединение должно обеспечить гармонизацию, упростить координацию через посредство сообщества ОрВД, а также повысить безопасность и эффективность полетов.

2.2 В документе, в котором изложена эксплуатационная концепция, как полагают, в целом удалось представить надлежащие рекомендации и информацию, необходимые для достижения поставленной цели, т. е. "создать интероперабельную глобальную систему организации воздушного движения для всех пользователей на всех этапах полета, которые обеспечивают согласованные уровни безопасности полетов, оптимальные экономические показатели, соблюдение требований охраны окружающей среды и национальной безопасности".

2.3 В концепции рассматриваются оптимальные траектории полетов, выдерживание которых обеспечивается с помощью различных возможных средств с учетом мнения соответствующих органов сообщества ОрВД и при их участии. В рамках этого процесса признается тот факт, что, в зависимости от сложившихся условий, оптимальную траекторию полета можно реализовать посредством принятия различных решений, обеспечивая, тем не менее, при этом интероперабельность всей системы.

2.4 В эксплуатационной концепции распределяются по группам универсальные компоненты, необходимые для принятия как можно лучшего решения в области планирования, направленного на уменьшение различий между предпочтительными для пользователей и предоставляемыми системой траекториями движения от "перрона до перрона".

2.5 Вероятно, самым привлекательным для региона AFI элементом концепции является возможность технологического скачка, обеспечивающего переход к некоторым технологиям, внедрение которых в прошлом наталкивалось на трудности, путем использования режимов эшелонирования, структуризации и организации воздушного пространства, обеспечивающей однородное управление полетами воздушных судов, гибкое использование воздушного пространства и, что крайне важно, совместное принятие решений.

2.6 Концепция обращает деятельность всего сообщества ОрВД в будущее и устанавливает общие стандарты для целей планирования, направленные на оправдание ожиданий пользователей, включая повышение как безопасности, так и эффективности полетов.

2.7 В регионе AFI уже проведена определенная работа с учетом компонентов данной концепции, относящихся к воздушному пространству, сведения о которых представлены ниже.

2.7.1 На совещании AFI 7 RAN, проведенном в Абудже (Нигерия) в период с 12 по 23 мая 1997 года, были рассмотрены возможности выработки совместного подхода применительно к организации верхнего воздушного пространства региона AFI. Совещание отметило, что в будущем фактическая структуризация района полетной информации (РПИ) будет иметь практическую пользу

только в нижнем воздушном пространстве, тогда как организация верхнего воздушного пространства будет осуществляться только одним органом, действующим в пределах границ группы смежных РПИ, которые могут составлять зону ОрВД.

2.7.2 В своей рекомендации 5/1 совещание AFI 7 RAN предусматривает разработку совместного подхода к организации воздушного пространства в плане перспективы внедрения средств связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения с целью создать систему организации воздушного пространства, характеризующуюся положительным коэффициентом эффективности затрат.

2.7.3 Придерживаясь аналогичного подхода, первое совещание поставщиков обслуживания воздушного движения региона AFI, проведенное в Дакаре (Сенегал) с 26 по 28 ноября 2002 года, согласилось рассмотреть концепцию "единого неба в регионе AFI".

3. ВЫВОДЫ

3.1 Государства региона AFI подтверждают руководящие принципы глобальной эксплуатационной концепции ОрВД, считая их предпосылкой создания безопасной системы, что является первоочередной задачей. Они полностью поддерживают новую концепцию и предлагают ИКАО с помощью соответствующих органов продолжить разработки в данном направлении.

3.2 Гибкость, масштабы и эволюционный характер глобальной эксплуатационной концепции ОрВД должны гарантировать безопасное развитие гражданской авиации. Концепция учитывает не только нынешний, но и будущий уровень технологического развития.

3.3 В рамках программы будущей работы Группе экспертов АТМСР следует подробно рассмотреть различные компоненты концепции, предусмотрев для этого более всеобъемлющий сценарий. Безопасность полетов должна быть предметом постоянного внимания, поскольку она является наивысшим приоритетом в будущей системе ОрВД.

4. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

4.1 Конференции предлагается:

- a) принять к сведению, что африканские государства полностью поддерживают глобальную эксплуатационную концепцию ОрВД, и рекомендовать ИКАО продолжить разработки в этом направлении с помощью соответствующих органов;
- b) рекомендовать ИКАО в срочном порядке разработать Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), а также соответствующий инструктивный материал в целях обеспечения внедрения глобальной эксплуатационной концепции ОрВД;
- c) рекомендовать осуществлять внедрение новой концепции в рамках глобального плана перехода, по-прежнему придерживаясь поэтапного подхода;
- d) рекомендовать поставить группам регионального планирования и осуществления проектов задачу проводить свою работу в области планирования и внедрения с учетом глобальной концепции ОрВД;

- e) рекомендовать внести в Глобальный эксплуатационный план применительно к системам CNS/ATM необходимые изменения в целях обеспечения реализации эксплуатационной концепции ОрВД; и
- f) рекомендовать ИКАО продолжить работу по определению требуемых характеристик полной системы.

– КОНЕЦ –