



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ДВЕНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 19–30 ноября 2012 года

Пункт 1 повестки дня. Стратегические вопросы, касающиеся проблем интеграции, взаимодействия и гармонизации систем в поддержку концепции "единого неба" для международной гражданской авиации

1.1 Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) – рамки деятельности для глобального планирования:

- a) методология и содержание ASBU;
- b) "дорожная карта" в области связи;
- c) "дорожная карта" в области навигации;
- d) "дорожная карта" в области наблюдения;
- e) "дорожная карта" в области электронного бортового оборудования;
- f) "дорожная карта" в области управления аэронавигационной информацией (УАИ)

ДАЛЬНЕЙШАЯ РАЗРАБОТКА ГЛОБАЛЬНОГО АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ПЛАНА

(Представлено Австралией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном документе содержится адресованная Аэронавигационной комиссии и представителям широкого круга государств из практически всех регионов рекомендация по разработке, в тесной консультации с Секретариатом ИКАО, окончательной формы и содержания Глобального аэронавигационного плана, который будет представлен Совету ИКАО для утверждения.

В данном документе сформулированы предложения, цель которых заключается в том, чтобы помочь завершить работу над Глобальным аэронавигационным планом (Глобальным планом), проект которого был распространен в виде дополнения к документу AN-Conf/12-WP/3. Предлагаются такие улучшения к Плану, которые придадут ему нацеленность на повышение пропускной способности и эффективности, установят его четкую связь с Глобальным планом обеспечения безопасности полетов и другими стратегическими целями, а также аэронавигационной политикой ИКАО.

В документе предлагается, чтобы элементы ASBU были представлены в виде полезного вспомогательного дополнения к Глобальному плану, но не были бы охарактеризованы как "глобальная аэронавигационная политика", как это подразумевается главой 1 содержащегося в документе WP/3 проекта плана.

В документе рекомендуется применять многоуровневый подход к планированию и избегать основанного на "готовых решениях" подхода к проблемам воздушной навигации, поскольку такой подход не всегда может соответствовать условиям, существующим в конкретных регионах или государствах, т. е. рекомендуется использовать различные глобальные планы ИКАО по обеспечению безопасности полетов, повышению пропускной способности и эффективности для того, чтобы помочь создать тщательно продуманные региональные и государственные аэронавигационные планы.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендациями, которые содержатся в п. 3.2.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Нынешний *Глобальный аэронавигационный план* (Дос 9750) характеризуется как стратегический документ, излагающий методику, ориентированную на глобальную гармонизацию воздушной навигации. ГАНП не является планом осуществления работы, он не раскрывает деталей проектов или обязательств для заинтересованных сторон глобальной авиационной системы.

1.2 В третьем издании ГАНП предлагается видение оценки глобальной аэронавигационной системы и вспомогательных систем организации воздушного движения, основанное на *"Глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения"* (Дос 9854). Третье издание ГАНП содержит описание основанного на характеристиках планирования, в том числе объяснение того, как формулировать рабочие задачи, устанавливать целевые уровни и оценивать общие показатели работы системы для составления экономически оправданных и обеспечивающих безопасность полетов глобальных и региональных программ работы.

1.3 Проект Глобального аэронавигационного плана (Глобального плана), предлагаемый данной Конференции, охарактеризован как переработанное третье издание ГАНП, в котором используются положения документа Дос 9750, *"Руководства по требованиям к системе организации воздушного движения"* (Дос 9882) и *"Руководства по глобальным характеристикам аэронавигационных систем"* (Дос 9883).

1.4 Однако проект Глобального плана, прилагаемый к документу WP/3, представляет собой, как об этом свидетельствует его название, глобальный план, ориентированный на пропускную способность и эффективность. В нем предлагается увязка с Глобальным планом обеспечения безопасности полётов (ГПП), с тем чтобы этот план, после его доработки, стал сопроводительным документом, и оба документа давали бы описание основы и процессов будущей оценки безопасности полетов, пропускной способности и эффективности аэронавигационной системы.

1.5 Основным элементом проекта Глобального плана является предлагаемая в нем методика блочной модернизации авиационной системы (ASBU) и вспомогательных дорожных карт развития техники. Модули ASBU разрабатывались главным образом специальной технической группой в условиях осуществления европейских и американских аэронавигационных проектов, ориентированных на серьезные региональные проблемы пропускной способности и эффективности.

1.6 Как средство совершенствования характеристик аэронавигационной системы, определение структуры ASBU и вспомогательных дорожных карт развития техники заслуживает поддержки, однако описание модулей ASBU должно войти в одно из основных вспомогательных дополнений к Глобальному плану. Элементы ASBU не должны рассматриваться как политика или сам план, как это может показаться при ознакомлении с нынешним проектом, распространенным в документе WP/3.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В течение ряда лет ИКАО публиковала документы, описывающие будущие концепции и методики планирования с целью помочь развитию аэронавигационного планирования в будущем.

2.2 Однако не все эти планы были полностью интегрированы и не все оказались полезными для работы по внедрению на региональном и страновом уровне и для поддержки по созданию неразрывной международной аэронавигационной системы.

2.3 Глобальный план должен быть таким, чтобы позволить упростить внедрение глобальной неразрывной аэронавигационной системы и при этом дать возможность всем регионам и государствам проводить работу по выполнению согласованных аэронавигационных целей и политики ИКАО путем приведения Глобального плана в соответствие с индивидуальными условиями в регионах и государствах.

2.4 Вот почему элементы ASBU должны стать полезным для регионов и государств комплексом средств, помогающим им разрабатывать свои планы, ориентированные на четыре области совершенствования технических характеристик, действуя в глобально согласованных рамках.

2.5 С учетом того, что проект Глобального плана, прилагаемый в виде дополнения к документу WP/3, конкретно ориентирован на предлагаемую новую и отдельную стратегическую цель ИКАО, т. е. повышение пропускной способности и эффективности, выдвигается предложение усовершенствовать проект глобального плана путем включения в него следующих требований:

- a) уточнить, как Глобальный план связан с ГПБП и стратегическими целями ИКАО (безопасность полетов, авиационная безопасность, охрана окружающей среды и устойчивое развитие), обратив внимание на то, что если планы не будут интегрированы, то государства, возможно, не включают в свое аэронавигационное планирование жизненно важные инициативы, а сосредоточатся только на связанных с пропускной способностью и эффективностью модулях из документа WP/3;
- b) признать, что в Глобальном плане должны будут учитываться конкретные потребности регионов и государств и что он будет адаптироваться с учетом этих потребностей путем принятия региональных и государственных планов (например, конкретные региональные и государственные планы обеспечения аэронавигационной безопасности и приоритеты, вытекающие из ГПБП, – после того как они будут разработаны в рамках Глобального плана, представленного в документе WP/3, – могут иметь преимущественную силу над приоритетами, связанными с пропускной способностью и эффективностью);

- c) поместить описание элементов ASBU, после их доработки, в одно из дополнений к Глобальному плану;
- d) обеспечить, чтобы в план, в качестве одного из основных элементов, был включен основанный на характеристиках подход к планированию, как это предусмотрено в документе Doc 9883.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Если принять во внимание все те усилия, которые были потрачены на подготовку нынешнего проекта Глобального аэронавигационного плана, а также связанные с этим проектом предложения и дискуссии о проекте на текущей Конференции, то будет необходимо после ее окончания, позаботиться о тщательной доработке этого плана, направляемого на утверждение Совету.

3.2 Конференции предлагается согласиться со следующим:

- a) Аэронавигационная комиссия и представители широкого круга государств из практически всех регионов, принимая во внимание содержание проекта *Глобального аэронавигационного плана* (Doc 9750), распространенного вместе с документом WP/3, и соответствующие предложения, обсуждавшиеся на Конференции, разработают в тесном сотрудничестве с Секретариатом ИКАО окончательный вариант Глобального плана, который будет представлен Совету ИКАО на утверждение;
- b) в окончательном варианте Глобального плана будет содержаться следующее:
 - 1) указание на то, каким образом данный план увязан с Глобальным планом обеспечения безопасности полетов (разрабатываемым в настоящее время) и стратегическими целями ИКАО (безопасность полетов, авиационная безопасность, охрана окружающей среды и устойчивое развитие);
 - 2) признание того, что приоритеты, вытекающие из следующего Глобального плана обеспечения безопасности полетов будут иметь преимущественную силу над перечисленными в проекте Глобального плана в документе WP/3 приоритетами, связанными с пропускной способностью и эффективностью;
 - 3) дополнение к Плану, посвященное элементам ASBU, после того как они будут окончательно доработаны;
 - 4) пояснение того, что подход к планированию, основанный на характеристиках, является одним из основных элементов Плана, как это предусмотрено в *Руководстве по глобальным характеристикам аэронавигационной системы* (Doc 9883);

- с) положение о том, что при решении аэронавигационных проблем будет применяться многоуровневый подход к планированию, а не подход, основанный на "готовых решениях", поскольку он не всегда может соответствовать условиям, существующим в конкретных регионах или государствах, т. е. положение о том, что различные глобальные планы ИКАО по обеспечению аэронавигационной безопасности, повышению пропускной способности и эффективности помогут создать тщательно продуманные региональные и государственные аэронавигационные планы, направленные на удовлетворение конкретных нужд и приоритетов этих регионов и государств.

— КОНЕЦ —