

**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)

**ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ГЛОБАЛЬНЫЙ АЭРОНАВИГАЦИОННЫЙ ПЛАН.
РАМКИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДЛЯ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ**

(Представлено Секретариатом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

37-я сессия Ассамблеи ИКАО поручила ИКАО интенсифицировать свои усилия по удовлетворению глобальной потребности в интероперабельности воздушного пространства, сохраняя при этом в центре своего внимания вопросы безопасности полетов. ИКАО проводит всесторонние консультации с государствами и заинтересованными сторонами в целях установления гибкого и практичного стратегического подхода, учитывающего соответствующие эксплуатационные усовершенствования и технологии и обеспечивающего большую уверенность в аэронавигационном планировании и в инвестициях.

Проект 4-го издания *Глобального аэронавигационного плана* (Дос 9750, ГАНП) дает сделанное на высоком уровне краткое описание новой методики блочной модернизации авиационной системы (ASBU), устанавливая при этом более глубокую политику и структурные связи со стратегическими целями ИКАО.

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

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий документ связан со стратегическими целями 2010–2012 гг. "Безопасность полетов" и "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Воздушный транспорт играет важную роль в обеспечении устойчивого социально-экономического развития во всем мире. Прямо или косвенно он обеспечивает в настоящее время занятость почти 60 млн чел., ежегодно внося вклад в размере более 200 трлн. долл. в мировой ВВП и перевоза свыше 2,5 млрд. пассажиров и грузы общей стоимостью 5,3 трлн. долл.

	Эволюционное преобразование <i>Глобального аэронавигационного плана</i> (ГАНП) в стратегический документ политического характера будет обеспечивать государствам и отрасли более высокие уровни транспарентности и уверенности в инвестициях по мере осуществления ими деятельности по решению проблем пропускной способности и устойчивого развития в течение ближайших десятилетий. Более тесные стратегические увязки с политикой и приоритетами, установленными ИКАО в отношении безопасности полетов, экономики воздушного транспорта и окружающей среды, будут обеспечивать также тесную интеграцию между соответствующими программами работы, сокращая дублирование усилий и повышая эффективность
<i>Справочный материал</i>	Дос 9958, <i>Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 8 октября 2010 года)</i> Дос 9750, <i>Глобальный аэронавигационный план</i> (третье издание)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Осознавая необходимость глобальной гармонизации планов модернизации аэронавигационной системы во всем мире и в целях содействия повышению уверенности в инвестициях ИКАО пересмотрела *Глобальный аэронавигационный план* (Дос 9750, ГАНП), с тем чтобы он послужил формированию общемировой политики, определяющей ясные связи между эксплуатационными выгодами и техническими разработками.

1.2 Следующее издание ГАНП будет представлено на утверждение Совету ИКАО, который затем представит его Ассамблее ИКАО в 2013 году на утверждение в качестве будущего стратегического направления деятельности ИКАО. В проекте ГАНП и в устанавливаемой им методике блочной модернизации авиационной системы (ASBU) предлагается, чтобы будущие усовершенствования технологии и процедур в области аэронавигации осуществлялись упорядоченным образом и основывались на стратегическом подходе консультативного характера, координирующем конкретные глобальные функциональные возможности и гибкие сроки модернизации, связанные с каждым компонентом.

1.3 Проект ГАНП подчеркивает основные аспекты программ работы, исходя из этапов определения политики, стандартизации, внедрения, мониторинга, проведения анализов и представления докладов, в соответствии с предлагаемыми рамками бюджета ИКАО. Каждые три года ГАНП будет существенно пересматриваться и затем перерабатываться. Этот процесс будет также обеспечивать, чтобы стратегическое планирование ИКАО высокого уровня по-прежнему осуществлялось в прямой увязке с бюджетными рамками.

2. МЕТОДИКА БЛОЧНОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ АВИАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ

2.1 После 37-й сессии Ассамблеи ИКАО Организация активизировала свои усилия по удовлетворению глобальной потребности в интероперабельности воздушного пространства, сохранив при этом в центре своего внимания вопросы безопасности полетов. В этой связи на рассмотрение Конференции предлагается структура планирования для обеспечения глобальной гармонизации и интероперабельности под названием "блочная модернизация авиационной системы" (ASBU), предназначенная для включения в четвертое издание *Глобального аэронавигационного плана*. Структура ASBU включает модули, описывающие эксплуатационные

усовершенствования в рамках серии блоков, поддерживаемых "дорожными картами" развития техники, которые призваны поэтапно совершенствовать многие аспекты операций гражданской авиации.

2.2 Модули ASBU построены в виде гибких и масштабируемых структурных элементов, которые могут быть реализованы в зависимости от эксплуатационной необходимости, при этом имеется в виду, что осуществление конкретного модуля не является обязательным в любых областях и при любых обстоятельствах. Принятый подход не вводит ограничений, при этом признается также возможность или необходимость развертывания иных систем помимо тех, которые описаны в ASBU. Широкие временные рамки, указанные в структуре ASBU (блок 0 – 2013 год, блок 1 – 2018 год, блок 2 – 2023 год, блок 3 – 2028 год), предназначены только для отражения начальной готовности всех элементов, включая Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО (SARPS), необходимых для развертывания систем, и не подразумевают обязательные сроки реализации на государственном или региональном уровне. Структура ASBU вместе с поддерживающими ее "дорожными картами" развития техники обеспечивает возможность осуществления мероприятий по планированию и развертыванию систем с уверенностью в том, что все необходимые для конкретного ввода в действие элементы будут готовы в рамках сроков, упомянутых в ASBU.

3. ОТ ТРЕТЬЕГО К ЧЕТВЕРТОМУ ИЗДАНИЮ ГАНП

3.1 Проект четвертого издания ГАНП и содержащаяся в нем методика блочной модернизации – результат прямой эволюции предыдущих изданий ГАНП и предшествующих технических документов и эксплуатационных концепций, которые вели авиацию в направлении создания "единого неба" – глобальной цели ОрВД с момента первого появления этой концепции в начале 1990-х годов.

3.2 Третье издание ГАНП явилось существенным этапом эволюции в направлении планирования, основанного на характеристиках, и предоставило ряд инициатив глобального плана (GPI), связанных с компонентами эксплуатационной концепции ОрВД. В четвертом издании ГАНП GPI реализуются посредством модулей ASBU. Модули включают все необходимые элементы для осуществления определенных эксплуатационных усовершенствований. Такая последовательность между изданиями ГАНП сохранена с целью обеспечения плавного перехода от бывшей методики планирования к методике ASBU.

3.3 Проект четвертого издания ГАНП подкрепляется несколькими существующими документами, чтобы сформировать всеобъемлющую основу для модернизации ОрВД во всем мире:

- a) *третье издание Глобального аэронавигационного плана* (нынешний документ Doc 9750);
- b) *Глобальная эксплуатационная концепция организации воздушного движения* (Doc 9854);
- c) *Руководство по требованиям к системе организации воздушного движения* (Doc 9882);
- d) *Руководство по глобальным характеристикам аэронавигационной системы* (Doc 9883).

4. СООБРАЖЕНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО РАМОК ГАНП

4.1 В настоящее время ГАНП ограничивается общими соображениями относительно финансовых аспектов модернизации авиационной системы ввиду короткого периода времени для подготовки к Двенадцатой Аэронавигационной конференции. Разработка и согласование эксплуатационной и финансовой политики, обеспечивающей эффективное внедрение глобальной инфраструктуры аэронавигационного обслуживания и техническое оснащение воздушных судов, предлагается в качестве приоритетной деятельности на следующий трехлетний период и будет частью повестки дня Авиатранспортной конференции в мае 2013 года. Методика ASBU содержит элементы, способствующие проведению анализов экономической эффективности различных эксплуатационных и технических усовершенствований.

4.2 ГАНП направлен на обеспечение интероперабельности и глобальной гармонизации будущей авиационной системы. Эффективное сотрудничество между различными действующими лицами на основе расширения совместного использования данных и автоматизации должно обеспечить функционирование глобальной системы. Предлагается провести в 2014 году симпозиум по новым концепциям ОрВД, на котором государствам и изготовителям будет предложено продемонстрировать новые концепции ОрВД в отношении сквозной системы. Это упростит оценку моделей в части, касающейся человеческого фактора, новых стандартов и эксплуатационной эффективности.

4.3 Хотя ГАНП имеет глобальные перспективы, он не предназначен для применения всех блочных модулей во всем мире. На основе концепции планирования "думать глобально – действовать локально" многие модули ASBU, содержащиеся в ГАНП, являются специализированными пакетами, которые следует применять там, где имеются конкретные эксплуатационные потребности или соответствующие выгоды. Однако стратегия ГАНП даст полные выгоды авиационному сообществу и, естественно, экономике и обществу в целом только в том случае, если она будет реализована гармонично. ИКАО будет делать все необходимое в глобальном и региональном масштабах для содействия реализации с учетом существующих эксплуатационных требований и ограничений.

4.4 Надлежащая связь между эксплуатационными усовершенствованиями и инструментами технического развития составляет основу целей ГАНП, связанных с повышением эффективности. Реализации также способствует ясное понимание технических ограничений в отношении конкретного эксплуатационного усовершенствования. Поэтому после Конференции дорожные карты развития техники будут доработаны в соответствии с модулями ASBU, касающимися связи, навигации, наблюдения и управления информацией. В целях обеспечения полной последовательности глобальной стратегии и поддержки синхронизированной реализации будет также разработана дорожная карта внедрения авиационного электронного оборудования и стратегия в области спектра частот.

5. СОТРУДНИЧЕСТВО – ДВИГАТЕЛЬ СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАЖНОГО ПРОГРЕССА

5.1 Методика ASBU, содержащаяся в проекте четвертого издания ГАНП, разработана при содействии государств и отрасли. Этот процесс позволил ИКАО документально представить стратегическое решение задач краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной (до 2030 года) модернизации систем организации воздушного движения и воздушного пространства, характеризующейся специальными эксплуатационными усовершенствованиями и инфраструктурами, предназначенными для государств-членов, в дополнение к гибким требованиям и срокам реализации.

5.2 Блочная модернизация призвана обеспечивать удовлетворение потребностей различных государств в эксплуатационных усовершенствованиях, соответствуя при этом гармонизированной глобальной системе. Структура ASBU была формализована посредством таких мероприятий, как Глобальный отраслевой симпозиум по аэронавигации (GANIS) (первый в своем роде), который состоялся в конце 2011 года. В этом симпозиуме приняли участие более 500 делегатов; эти и другие эксперты внесли бесценный вклад в доработку структуры блочной модернизации.

5.3 Включенные в ГАНП дорожные карты развития техники содержат как нынешние, так и появляющиеся технологии и описывают усовершенствования в плане функциональных возможностей, обеспечивающие выгоды повышения эффективности. Как и модули ASBU, более подробная техническая информация, касающаяся связи, навигации, наблюдения (CNS) и управления информацией (IM) будет предоставляться посредством ГАНП, как документа, содержащего гиперссылки, который будет эволюционировать в соответствии с новыми техническими и эксплуатационными разработками.

6. ВАЛИДАЦИЯ И ОБНОВЛЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОГО АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ПЛАНА

6.1 Конференции предлагается рассмотреть прилагаемый проект четвертого издания ГАНП, который включает документ о структуре ASBU, дорожные карты развития техники, а также вспомогательную документацию, и согласиться с рекомендацией, содержащейся в п. 7.3.

6.2 После Конференции окончательный вариант ГАНП будет представлен Совету ИКАО на одобрение, а затем предложен 38-й сессии Ассамблеи для утверждения в качестве будущего стратегического направления деятельности ИКАО. Это позволит Совету ИКАО обеспечить полную согласованность между ГАНП и другими принципами и стратегическими целями ИКАО.

6.3 Предполагается, что ГАНП будет динамичным документом с 15-летним периодом скользящего планирования. В этой связи механизм обновления будет предусматривать трехлетний цикл пересмотра Плана, включая весь связанный с ним материал: документ по ASBU, документ по дорожной карте развития техники и вспомогательный материал. О ходе выполнения программы работы по ГАНП и внедрения модулей будут ежегодно представляться доклады Аэронавигационной комиссии.

6.4 Комиссия будет рассматривать доклады о ходе работы по ГАНП в рамках ежегодной программы работы в области аэронавигации. Комиссия будет также представлять Совету предложения о поправках к ГАНП за год до каждой Ассамблеи ИКАО.

7. ВЫВОД

7.1 Предлагаемое новое издание ГАНП представляет собой эволюционный переход от специализированного технического издания к политическому документу, отражающему стратегический подход ИКАО к обеспечению прогресса в области воздушного транспорта в соответствии со стратегическими целями Организации.

7.2 Представленная в ГАНП методика ASBU является результатом широких консультаций с государствами и отраслью и отражает цельный подход к решению задач увеличения пропускной способности авиационной системы, охраны окружающей среды и повышения рентабельности в период до 2030 года.

7.3 Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Рекомендация 1/х. Проект четвертого издания *Глобального аэронавигационного плана* (Дос 9750)

Конференции рекомендуется:

- a) одобрить в принципе после окончательной доработки и редакционного обзора проект четвертого издания *Глобального аэронавигационного плана* (Дос 9750), включая вспомогательные модули блочной модернизации авиационной системы, дорожные карты развития техники и вспомогательную документацию ГАНП;
- b) рекомендовать Совету принять проект четвертого издания *Глобального аэронавигационного плана* (Дос 9750, ГАНП) после окончательной доработки и редакционного обзора и постановить представить четвертое издание ГАНП Ассамблее 2013 года на утверждение в качестве будущего направления деятельности ИКАО;
- c) предложить ИКАО разработать нормативно-правовые рамки в поддержку модулей модернизации блока 1;
- d) предложить ИКАО установить сроки и методики, дополняющие плановые цели ГАНП стратегией в области спектра частот;
- e) предложить ИКАО провести в 2014 году симпозиум, на котором государствам и изготовителям будет предложено продемонстрировать новые концепции ОрВД в отношении сквозной системы;
- f) предложить ИКАО осуществить координацию разработки и согласования эксплуатационной и финансовой политики, обеспечивающей эффективное внедрение инфраструктуры аэронавигационного обслуживания и техническое оснащение воздушных судов.
