



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт № 28 повестки дня. Безопасность полетов и аэронавигационная политика

ГАНП: ОБЕСПЕЧЕНИЕ СВОЕВРЕМЕННОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ ОрВД

(Представлено Финляндией от имени Европейского союза и его государств-членов¹, других государств-членов Европейской конференции гражданской авиации² и ЕВРОКОНТРОЛЕМ)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Согласно прогнозам интенсивность воздушного движения в ближайшие десятилетия будет неуклонно расти. Авиационные организации должны решить проблемы, связанные с таким ростом, путем адекватной модернизации своих систем и инфраструктур. Кроме того, они должны также решить новые задачи (и использовать возможности), обусловленные появлением новых участников. *Глобальный аэронавигационный план* (Дос 9750, ГАНП) и *Глобальный план обеспечения безопасности полетов* (Дос 10004, ГПБП) образуют стратегические рамки планирования, затрагивающие вопросы преобразования и цифровизации системы организации воздушного движения (ОрВД) с взаимодополняющих точек зрения. Эффективный, действенный и синхронизированный процесс обновления этих планов крайне важен для дальнейшего повышения значения стратегических рамок планирования и обеспечения согласованности планов.

Чтобы осуществить модернизацию ОрВД в желательные сроки, ИКАО следует принять подход, основанный на оценке риска и результатах, а также более динамичные процессы, легко охватывающие соответствующие стороны, которые обычно не участвуют в нормотворческом процессе, обеспечив при этом прозрачность и проведение консультаций.

Кроме того, ИКАО следует модернизировать и усилить свой межсекторальный подход в целях осуществления процессов разработки стандартов в рамках всего спектра авиационной системы. Последовательное понимание ключевых компонентов (ВВВ), потребностей и влияния усовершенствований с точки зрения эффективности наряду с принципами внедрения глобальных служб и стратегий реализации ГАНП, а также систематическое осуществление сотрудничества между гражданскими и военными органами имеют важное значение для обеспечения принятия решений по эффективному планированию.

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция и Эстония.

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) поддержать идею о том, что новое издание ГАНП наряду с новым изданием ГПБП образуют стратегические рамки, обуславливающие цифровизацию и преобразование аэронавигации и ОрВД;
- b) просить ИКАО определить процесс, обеспечивающий последовательность и взаимодополняемость ГАНП и ГПБП, а также соответствующих принципов и стратегий, касающихся, например, кибербезопасности, путем применения, в частности, согласованного подхода к обновлению и всесторонней увязке этих планов;
- c) просить ИКАО использовать широкомасштабные программы модернизации ОрВД в соответствии с условиями, указанными в пункте 2.6 настоящего документа, в целях своевременного осуществления цифровизации и преобразования аэронавигации и ОрВД;
- d) просить ИКАО осуществлять свои процессы разработки стандартов таким образом, чтобы они были достаточно динамичными для того, чтобы быстро и пропорционально адаптироваться к новым технологиям и эксплуатационным моделям, не затрагивая принципы, закрепленные в Чикагской конвенции;
- e) просить ИКАО в связи с ее процессами разработки стандартов модернизировать и усилить свой межсекторальный подход в рамках всего спектра авиационной системы, а также применять и распространять методiku комплексного управления риском в целях своевременного рассмотрения новых инициатив и возникающих вопросов;
- f) обсудить и согласиться с пониманием ВВВ, изложенным в пункте 2.7 ниже;
- g) просить ИКАО разработать ключевые принципы глобального обслуживания, упоминаемые в пункте 2.10 ниже, в целях усовершенствования ОрВД, используя наряду с блочной модернизацией авиационной системы (ASBU) и элементами ВВВ ГАНП также передовую практику, и способствовать сбору и совместному использованию информации о передовой практике.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, о которой говорится в настоящем документе, будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 гг. и/или за счет внебюджетных взносов
<i>Справочный материал</i>	Дос 10115, Доклад Тринадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/13), исправления № 1 и 2 и дополнение № 1 Дос 10004, Глобальный план обеспечения безопасности полетов Дос 9750, Глобальный аэронавигационный план

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Согласно прогнозам интенсивность воздушного движения в ближайшие десятилетия будет неуклонно расти. Авиационные организации должны решить проблемы, связанные с таким ростом, путем адекватной модернизации своих систем и инфраструктур. Кроме того, они должны также решить новые задачи (и использовать возможности), обусловленные появлением новых участников.

1.2 Будущее аэронавигации видится как преобразование на основе цифровизации, позволяющее предоставлять высокоэффективное аэронавигационное обслуживание всем пользователям воздушного пространства и обеспечивающее постоянное повышение безопасности

полетов, авиационной безопасности и кибербезопасности, охрану окружающей среды, интероперабельность и рост экономической эффективности когда это необходимо.

1.3 Предоставление высокоэффективного аэронавигационного обслуживания требует применения подхода, основанного на характеристиках, данных и оценке риска и выработанного исходя из одобренного видения будущего развития аэронавигации и основного пути его достижения. Он должен учитывать специфику и потребности регионов и государств, обеспечивая при этом, что "ни одна страна не остается без внимания" и что реализация общей цели по-прежнему продолжается. Такой подход должен также предусматривать разработку Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, которые не носят излишне директивного характера.

1.4 Чтобы сохранить свою роль в этой растущей и быстро меняющейся среде, ИКАО следует адаптировать свои "текущие методы работы" в целях обеспечения безопасного и своевременного преобразования аэронавигации в стратегической увязке с другими областями и изучить способы устранения разрыва между планированием/разработкой и внедрением новых технологий и эксплуатационных моделей.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

Стратегическая увязка ГАНП и ГПБП

2.1 Только активная всемирная стратегия, продемонстрированная ГАНП и ГПБП, строящаяся на основе быстрого развития и распространения новых технологий и изменяющаяся бизнес-модели, обеспечит требуемое преобразование и цифровизацию ОрВД, повысит эффективность деятельности и позволит выполнить "обещание системы организации воздушного движения двадцать первого столетия".

2.2 ГАНП и ГПБП образуют стратегические рамки планирования для эволюции ОрВД, основанной на характеристиках. Значение и актуальность этих планов поддерживается и повышается на основе эффективного, действенного и синхронизированного процесса обновления, который обеспечивает увязку и взаимодополняемость, устраняет противоречивые цели и позволяет осуществить переход к комплексному управлению риском и применению целостного межсекторального подхода. Комплексное применение стратегических рамок планирования при принятии решений, касающихся внедрения и научных исследований и разработок, принесет пользу авиации.

2.3 В рамках совместных действий в процессе обновления следует определить и включить взаимосвязи и перекрестные ссылки между данными планами и другими принципами и стратегиями в отношении, например, кибербезопасности. Это обеспечит исключение дублирования различных целей, указанных в этих планах, и их взаимную поддержку, а также последовательность и взаимодополняемость соответствующих целей и задач.

От разработки ГАНП и ГПБП к своевременному и эффективному внедрению

2.4 13-я Аэронавигационная конференция (рекомендация 5.5/3) призвала ИКАО проанализировать и усовершенствовать свои процессы разработки стандартов в целях выполнения требований, обусловленных быстрыми темпами развития технологий. Чтобы сохранить свою роль в быстро меняющемся мире не только с точки зрения технологий, но и с точки зрения эксплуатационных моделей государств и отрасли, ИКАО следует усилить свой межсекторальный подход в рамках всего спектра авиационной системы и применять и распространять методiku

комплексного управления риском. Процессы разработки стандартов должны позволять действовать быстро, обеспечивая при этом транспарентность, контроль со стороны Аэронавигационной комиссии в вопросах безопасности полетов и аэронавигации и проведение консультаций с государствами.

2.5 Хотя процессы разработки стандартов были эффективными на протяжении многих лет, крайне важно, чтобы правила и механизмы контроля шли в ногу с развитием отрасли, с тем чтобы позволить реализовать потенциальные выгоды для общества и не оставить без внимания возникающие риски. Однако, пересматривать SARPS в связи с каждым технологическим или эксплуатационным изменением будет невозможно ввиду, в частности, быстрых темпов роста и развития отрасли. Подход к новым стандартам, основанный на оценке риска и результатах, должен делать ясной цель вводимых положений и допускать варианты гибкого достижения этой цели. ИКАО следует разработать и принять более динамичные нормотворческие процессы, обеспечив при этом транспарентность и проведение консультаций. Такие процессы не должны ограничиваться SARPS; они также должны включать другие материалы и документы, а именно материал по укреплению безопасности полетов, комплекты инструкций по внедрению, руководства или инструктивный материал (по мере возможности) и предусматривать применение и распространение методики комплексного управления риском в целях своевременной реализации новых инициатив в области развития.

2.6 В качестве конкретного предложения рекомендуется структурированное использование крупномасштабных программ модернизации ОрВД, согласованных с ГАНП, и привлечение сообщества ОрВД. Посредством этих программ может быть разработан весь материал, необходимый для всеобщего одобрения и внедрения отдельных элементов ГАНП. Важно отметить, что такой подход должен соответствовать принципам ИКАО по управлению усовершенствованием ОрВД и быть сформулирован посредством механизма сотрудничества, ориентировочно определяющего, в частности, конечные результаты и сроки, а также участие групп экспертов ИКАО.

Стратегии внедрения

2.7 В основе структуры ASBU лежит структура ВВВ. Ключевые компоненты определяют базовое обслуживание, которое будет предоставляться в поддержку гражданской авиации в соответствии с SARPS ИКАО и, следовательно, помогать регионам и государствам ИКАО в подготовке их региональных, субрегиональных и национальных аэронавигационных планов. Хотя структура ВВВ представляет собой международное заявление о том, что ИКАО считает применимым базовым обслуживанием международной гражданской авиации, она не должна влечь за собой принятие государствами дополнительных обязательств по внедрению и/или применения конкретных механизмов отчетности/демонстрации соблюдения требований.

2.8 Новый каталог показателей эффективности ГАНП, который определяет показатели эффективности по каждому ключевому направлению деятельности (КРА) в иерархической структуре, будет помогать директивным органам в выборе элементов ГАНП, отвечающих конкретным эксплуатационным потребностям регионов и государств. Следует еще больше повысить уровень понимания влияния элементов ГАНП на эффективность путем сбора и анализа оценок эффективности на основе практического опыта с использованием согласованных спецификаций по показателям эффективности.

2.9 Обновленный ГАНП рассматривает вопрос сотрудничества между гражданскими и военными органами на более систематической основе. Действия гражданской и военной авиации должны оставаться взаимодополняющими, поскольку с одной стороны эффективные силы

безопасности и обороны способствуют повышению устойчивости сектора гражданской авиации и сохранению доверия пассажиров, а с другой стороны система ОрВД позволяет военным органам выполнять задачи по обеспечению безопасности и обороны и осуществлять подготовку своего персонала. Следовательно, военные должны участвовать в программах модернизации ОрВД в целях поддержания как можно более высокого уровня взаимодействия между гражданскими и военными системами и сохранения таким образом способности выполнять задачи по обеспечению безопасности и защите суверенитета, поставленные их полномочными органами.

2.10 Модернизация и цифровизация ОрВД во все большей степени требуют эксплуатационного обслуживания с глобальным охватом (например, Всемирная система зональных прогнозов, мониторинг космической погоды, реестр общесистемного управления информацией (SWIM), Глобальная система оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS), хранилище данных слежения за воздушными судами, терпящими бедствие (DTR) и глобальное распространение информации о полетах и потоках воздушного движения). Формирование и поддержание этих глобальных служб потребует применения согласованных основных принципов содействия экономически эффективному и надежному обслуживанию и предотвращения ненужного увеличения числа служб. Хороший принцип заключается в создании и поддержании служб на региональном уровне, когда это возможно, с одновременным обеспечением глобальной последовательности и интероперабельности.

2.11 Принимая во внимание острую потребность в осуществлении цифровизации и преобразования ОрВД посредством разработки и внедрения эксплуатационных усовершенствований, предусмотренных в ГНАП, улучшение эксплуатационных характеристик в некоторых регионах и государствах может быть достигнуто за счет внедрения передовой практики. В других, обеспеченных технологическими инновациями, более эффективным с точки зрения затрат может быть скачкообразный переход с пропуском одного или нескольких этапов эволюции. Для оказания поддержки государствам и регионам в принятии этих решений ИКАО необходимо собирать и распространять информацию о передовой практике, результатах сравнительного анализа, показателях эффективности и возможных стратегиях внедрения, в том числе в отношении скачкообразного перехода.