

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 35 повестки дня. Глобальная система организации воздушного движения (ОрВД)****ВНЕДРЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОЙ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ – ПУТЬ ВПЕРЕД**

(Представлено CANSO)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

У государств и у отрасли существует общее видение интегрированной, глобально гармонизированной и интероперабельной аэронавигационной системы, которая сможет адекватно, безопасно, эффективным и экологичным образом отвечать нуждам мирового воздушного транспорта. Международная организация гражданской авиации (ICAO) уже много сделала для внедрения такой глобально гармонизированной и интероперабельной аэронавигационной системы. Однако необходимо сделать больше.

**Действия:** Мы призываем Ассамблею к следующему:

а) убедить государства принять соответствующие основы политики, а также необходимые законодательные и регуляторные изменения, которые приведут к реализации глобальной системы управления воздушным транспортом (АТМ);

б) рекомендовать всесторонне рассмотреть Глобальный аэронавигационный план (GANP) и его Инициативы глобального плана (GPI), с тем чтобы они могли служить поставленной цели в ближайшее десятилетие;

с) согласиться с тем, что на 12-й Аэронавигационной конференции, запланированной на ноябрь 2012 года, следует определить цели и задачи для реализации глобальной аэронавигационной системы, уделяя первостепенное внимание и рационализируя выполнение рабочей программы в ICAO и интегрируя региональные и глобальные усилия при полном вовлечении отрасли.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями А и D
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Дос 9902, <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> (по состоянию на 28 сентября 2007 г.) Дос 9883, <i>Руководство по глобальным характеристикам аэронавигационной системы</i> Дос 9882, <i>Руководство по требованиям к системе организации воздушного движения</i> Дос 9854, <i>Глобальная эксплуатационная концепция ОрВД</i> Дос 9828, <i>Доклад Одиннадцатой Аэронавигационной конференции</i> (2003 г.) Дос 9750, <i>Глобальный аэронавигационный план</i> <a href="http://www.canso.org/globalvision">www.canso.org/globalvision</a>

<sup>1</sup> Тексты на всех языках представлены CANSO.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В течение ряда лет на отрасль аэронавигационных услуг (ANS) оказывалось давление, направленное на принятие новой операционной среды, характеризующейся улучшенными эксплуатационными характеристиками. Авиаперевозчики, оплачивая аэронавигационные услуги, стремятся к тому, чтобы это была выгодная для них сделка, ведущая к более экономичным маршрутам, что позволило бы им экономить на стоимости топлива и иметь экологические преимущества. Регуляторное сообщество аналогичным образом ожидает повышения уровня безопасности, экономичности и экологичности от поставщиков аэронавигационных услуг (ANSP).

1.2 Многие решения требуют стратегии сотрудничества с участием всех заинтересованных сторон, связанных с управлением воздушным транспортом (АТМ) – ANSP, авиаперевозчиков, аэропортов, производителей, а также директивных и регуляторных органов. Прогресс требует нового подхода к поставке аэронавигационных услуг – нацеленного на потребителя, подталкиваемого потребителем и основанного на здоровых принципах бизнеса. Всем ANSP необходимо достойно встретить эти вызовы двадцать первого столетия и обеспечить предоставление бесперебойных аэронавигационных услуг, основанных на рентабельной и эффективной глобальной системе, имеющей достаточные возможности, чтобы соответствовать будущим потребностям мирового воздушного транспорта безопасным и экологически ответственным образом.

## 2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Одной из главных задач Ассоциации гражданской авиации (CANSO) как глобального рупора АТМ является улучшение глобальных показателей работы аэронавигационных услуг (ANS). Это достигается через тесное взаимодействие между Членами и охватывает различные сферы деловых операций ANSP. Для поддержки развития и содействия внедрению передового опыта CANSO объединяет экспертов ANSP в целях обмена информацией и выработки глобальной политики. Благодаря регулярным встречам рабочей группы, семинарам и конференциям, обеспечивается, что все члены ANSP в полной мере осведомлены о текущих тенденциях и достижениях отрасли.

2.2 Глобальное видение аэронавигационных услуг, которого придерживается CANSO, поддерживает создание интегрированной, глобально гармонизированной и интероперабельной аэронавигационной системы, что в значительной мере отвечает *Глобальной операционной концепции АТМ ИКАО* (Doc 9854). Формулирование Глобального видения (доступного на сайте: [www.canso.org/globalvision](http://www.canso.org/globalvision)) было завершено в мае 2007 года с учетом предложений всех членов CANSO и заинтересованных сторон; в нем обозначены области необходимых перемен в регуляторной и эксплуатационной сферах, с тем чтобы добиться поистине глобальной системы АТМ, которая должна быть:

- a) нацеленной на потребителя,
- b) ориентированной на людей,
- c) безопасно управляемой,
- d) надежной,
- e) экологически ответственной,
- f) надлежащим образом регулируемой.

А для этого необходимы:

- a) деловой подход,
- b) оптимизированные системы ATM,
- c) сотрудничество и кооперация.

2.3 Важно, что Глобальное видение CANSO дает дополнительную пищу для размышлений об институциональных и операционных переменах, которые должны удовлетворить все заинтересованные стороны – как правительственные, так и отраслевые. Государства играют существенную роль в обеспечении и вводе в действие надлежащих основ политики с тем, чтобы были приняты необходимые законодательные и регуляторные изменения; это приведет к реализации глобально гармонизированной и интероперабельной аэронавигационной системы.

2.4 На операционном уровне нашей целью является помочь ANSP поставлять такие услуги, которые были бы технически интероперабельными, процедурно гармонизированными, универсально безопасными и доступными. CANSO стремится к созданию такой деловой среды, в которой большинство операций ориентированы на продуктивность, а авиаперевозчик без проблем переходит от одного района полетной информации (FIR) к другому, как и пересекает другие вертикальные или горизонтальные границы воздушного пространства. От авиаперевозчиков в этой новой среде не потребуются значительных усилий при пересечении границ воздушного пространства, как и заметных изменений в следующем: типе или качестве получаемых услуг; стандарте предоставления услуг аэронавигации и связи, а также в той стандартной практике, которой надлежит следовать.<sup>2</sup>

2.5 В настоящее время наблюдается растущее число инициатив, имеющих целью революционизировать управление воздушным транспортом; в ряде государств уже происходит модернизационное планирование ATM, включая такие программы, как Программа исследований ATM в условиях единого европейского неба (SESAR) в Европе, Система воздушного транспорта следующего поколения (NextGen) в США, как и другие региональные инициативы. Текущие усилия по модернизации ATM заложат фундамент развитию операций и систем на ближайшие десятилетия, что окажет влияние на ANSPs по всему миру. По этой причине сегодня все важнее, чтобы сообщество объединило усилия к глобальной гармонизации и бесперебойным операциям ATM.

2.6 ICAO проделала много работы, нацеленной на внедрение глобальной аэронавигационной системы. На Одиннадцатой Конференции по аэронавигации, состоявшейся в 2003 году, была принята *Глобальная операционная концепция ATM*, содержащая описание интегрированной глобальной аэронавигационной системы и того, как она должна работать, основываясь на четко сформулированных операционных требованиях. Позднее был пересмотрен *Глобальный аэронавигационный план (GANP, Doc 9750)* с учетом *Операционной концепции* и плана развития отрасли. Он включает набор из двадцати трех Инициатив глобального плана (GPI), предусматривающих программу внедрения глобальной аэронавигационной системы, которая затем была принята региональными группами по планированию и внедрению (PIRG). Разработано значительное число руководящих материалов, и проведены региональные семинары в помощь усилиям по внедрению.

---

<sup>2</sup> Рабочая группа CANSO по бесшовному воздушному пространству дала определение бесшовному воздушному пространству и его функциональным областям (Seamless Airspace Guidance Document)

2.6.1 Тем не менее необходимо сделать больше, причем в значительной мере это касается институциональной сферы. Для достижения прогресса по ряду инициатив GANP GPI необходимо участие государств в обеспечении надлежащей политики, а также принятие законодательных и регуляторных действий в поддержку, к примеру, процедур использования воздушного пространства, взаимодействия гражданских и военных властей, гибкого использования воздушного пространства, проектных и управленческих сторон использования воздушного пространства и др. Без таких действий на уровне государств необходимые совершенствования в оказании услуг могут не стать реальностью. Иными словами, глобальная аэронавигационная система может не реализоваться.

2.7 Вот почему настало время, чтобы GANP и ее GPI подверглись углубленному анализу, имея целью обеспечить, чтобы они отвечали реалиям на земле и существующим институциональным барьерам к осуществлению задуманного. Нам необходимо повысить наши возможности внедрения. Чтобы он мог служить поставленной цели в ближайшие 10 лет, GANP должен включать процедуры приоритизации действий и нацеливаться на преодоление препятствий на пути внедрения.

2.8 12-я Конференция по аэронавигации (AN-Conf/12), намеченная на ноябрь 2012 года, дает международной общественности гражданской авиации уникальный шанс определить цели и задачи, приоритизируя виды работы. Наблюдается развитие и внедрение аэронавигации, и остро требуется выявить приоритеты и рационализировать пункты рабочей программы в ICAO с интеграцией региональных и глобальных усилий. Важнейшей задачей должно оставаться создание глобальной аэронавигационной системы, что потребует институциональных действий и операционных перемен. Эта конференция должна объединить усилия руководителей отрасли и органов, принимающих решения, по согласованию целей и задач, а также конкретных шагов на ближайшее десятилетие, ожидаемых как от государств, так и от отрасли.

### 3. ВЫВОДЫ

3.1 У государств и у отрасли существует общее видение интегрированной, глобально гармонизированной и интероперабельной аэронавигационной системы, которая сможет адекватно, безопасным, эффективным и экологичным образом отвечать нуждам мирового воздушного транспорта. Международная организация гражданской авиации (ICAO) уже сделала многое для внедрения такой глобально гармонизированной и интероперабельной аэронавигационной системы. Однако необходимо сделать больше:

- a) государствам следует принять соответствующие основы политики, а также необходимые законодательные и регуляторные изменения, которые приведут к реализации глобальной системы управления воздушным транспортом ATM;
- b) следует подвергнуть как GANP, так и его GPI всестороннему анализу, с тем чтобы они могли служить поставленной цели в ближайшее десятилетие; и
- c) 12-й Конференции по аэронавигации, запланированной на ноябрь 2012 года, следует определить цели и задачи для реализации глобальной аэронавигационной системы, уделяя первостепенное внимание и рационализируя выполнение рабочей программы в ICAO и интегрируя региональные и глобальные усилия при полном вовлечении отрасли.