

**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 (ИКАО) 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 ИКАО 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> www.canso.org/globalvision

¹ 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) 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.²

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.

² 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.