



A37-WP/368
TE/179
2/10/10

АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ
ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА
ПО
ПУНКТУ 35 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал по пункту 35 повестки дня
представляется для рассмотрения Технической комиссией.

Пункт 35 повестки дня. Глобальная система организации воздушного движения (ОрВД)

35.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A37-WP/11, в котором приводятся сведения об усилиях, предпринятых Организацией в области внедрения глобальной аэронавигационной системы, основанной на характеристиках. Эта работа включала подготовку инструктивного материала, предназначенного для оказания помощи при внедрении глобальной аэронавигационной системы, разработку глобальных эксплуатационных рамок, включая проведение семинаров во всех регионах ИКАО, и ведущуюся на постоянной основе работу в области разработки новой концепции, связанной с информацией о полетах и потоках воздушного движения.

35.2 Подчеркивалась необходимость продолжать работу, направленную на обеспечение функциональной совместимости, гармонизации и единообразия.

35.3 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A37-WP/14, в котором ИКАО предложено разработать и поддерживать в рабочем состоянии глобальную "дорожную карту" развития технологии связи, навигации и наблюдения (CNS) с целью представить всем заинтересованным сторонам рекомендации в части принятия ими решений по инвестициям в бортовое оборудование CNS. Помимо различных представленных соображений, отмечалось наличие значительной путаницы в части эксплуатационных выгод, которые могут быть получены на основе реализации широкого выбора имеющихся вариантов бортового оборудования и, что еще более важно, отсутствие единой "дорожной карты", которая учитывает потребности всех заинтересованных сторон.

35.4 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/85, представленный Бельгией от имени Европейского союза и его членов, Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛЯ. В этом документе рекомендуется принять программу действий для планирования работы на среднесрочную и долгосрочную перспективу. На основе этой программы действий также можно было бы осуществлять более детальное планирование. В документе подчеркивается, что ИКАО необходимо приступить к разработке общей информационной эталонной модели, предназначенной для установления требований к различной информации. Особо отмечалось, что следует уделить внимание вопросам управления аэронавигационной информацией и особенно вопросу общесистемного управления информацией (SWIM). Аналогичное внимание следует также уделить сотрудничеству гражданских/военных органов и проработке вопроса о гибком использовании воздушного пространства. Комиссию проинформировали о том, что ИКАО могла бы воспользоваться помощью в решении этих вопросов.

35.5 В документе A37-WP/153, представленном Бразилией, приводятся сведения о некоторых эксплуатационных усовершенствованиях, реализованных в воздушном пространстве Бразилии в рамках развития инициатив глобального аэронавигационного плана и, в частности, рассматриваются некоторые результаты, ожидаемые сообществом организации воздушного движения (ОрВД), такие как повышение пропускной способности, предсказуемости, рентабельности и снижение влияния производства полетов на окружающую среду.

35.6 В упомянутом документе содержится просьба к ИКАО предпринять действия в части обеспечения гармонизации в глобальном масштабе, предусматривая на первом этапе разработку механизма оценки влияния эксплуатационных усовершенствований на окружающую среду и решение в будущем других ключевых вопросов.

35.7 Комиссия признала необходимость наличия согласованного метода оценки выгод от эксплуатационных усовершенствований по различным ключевым направлениям деятельности, включая, в частности, охрану окружающей среды, и предоставления об этом соответствующей информации. Отмечалось, что в настоящее время Секретариатом уже разрабатывается такой механизм.

35.8 В документе A37-WP/84, представленном Колумбией, изложены планы внедрения системы функционального дополнения для глобальной системы определения местоположения (GPS). Основным вопросом, затронутым в этом документе, является вопрос повышения уровня безопасности полетов в аэропортах с небольшим объемом воздушного движения, а также эффективности их деятельности на рентабельной основе в аэропортах с небольшим объемом воздушного движения в рамках инициативы Колумбийской комиссии по воздушному движению, выдвинутой в честь ознаменования 200-летней годовщины независимости. Кроме того, в этом рабочем документе признается, что увеличение объема международных авиаперевозок и развитие воздушного транспорта идет неравномерно и что выдвигание таких инициатив свидетельствуют о том, что Договаривающиеся государства активно занимаются внедрением технологии CNS/ATM в целях достижения стратегических целей Организации.

35.9 В документе A37-WP/165, представленном Саудовской Аравией, отмечалось, что недостаток знаний и непосредственного опыта в части будущих навигационных систем задерживает процесс внедрения таких систем в государствах. Конкретно, в этом документе ИКАО предлагается создать механизм сбора информации об опыте государств по внедрению и эксплуатации систем CNS/ATM. Особенно полезным будет информация о недостатках, аномалиях и решениях, направленных на преодоление препятствий и трудностей. Собранной информацией должны располагать все государства, с тем чтобы иметь адекватное представление о положении дел в этой области до того, как инвестировать в системы CNS/ATM или осуществлять их внедрение.

35.10 Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), представила документ A37-WP/294, в котором изложено глобальное видение будущих аэронавигационных услуг, которого придерживается КАНСО, а также обозначены направления необходимых перемен в области регламентирования и эксплуатации, направленных на создание глобальной системы ОрВД. Кроме того, в этом рабочем документе подчеркивается, что настало время пересмотреть Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) и инициативы по глобальному плану (GPI) в целях обеспечения учета реального положения дел на земле и соответствующих институциональных барьеров, стоящих на пути внедрения. Было предложено пересмотреть ГАНП, с тем чтобы определить, какие действия имеют первостепенное значение, и рассмотреть препятствия на пути внедрения.

35.11 Комиссия отметила, что Секретариату ИКАО уже поставлена задача по обновлению ГАНП и GPI до 12-й Аэронавигационной конференции (2012), как об этом говорится в документе A37-WP/294.

35.12 В документе A37-WP/203, представленном Венесуэлой, предлагается гармонизация минимальных абсолютных высот полета по маршруту (MEA) применительно к региональным маршрутам зональной навигации (RNAV) с целью расширить их вертикальные границы за пределами, установленными для полетов, выполняющихся с сокращенным минимумом вертикального эшелонирования (RVSM).

35.13 Комиссия отметила, что с точки зрения ИКАО, вопрос, поднятый в документе A37-WP/203, относится к региональной координации, и что его следует решать на региональном уровне с помощью групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG).

35.14 Документ A37-WP/134 был представлен от имени 22 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации. В этом документе поднят ряд вопросов, относящихся к внедрению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО. Основными вопросами, поднятыми в настоящем документе, являлись: а) необходимость более длительного срока для внедрения сложных SARPS; б) необходимость в дополнительном финансировании в целях обеспечения своевременного перевода значительного числа документов ИКАО; и с) необходимость в усовершенствовании обработки и представления документов ИКАО, а также их обновления с учетом общих требований к функциям и характеристикам.

35.15 Кроме того, в этом документе содержится резолюция, предусматривающая поправку к резолюции 44/1, которая рассматривается в рамках пункта 44 повестки дня (см. A37-WP/366).

35.16 Колумбия поддержала документ A37-WP/134, напомнив при этом ИКАО, чтобы она действовала в соответствии с резолюцией 3.3 а) Конференции высокого уровня по безопасности полетов и представляла все документы на всех языках. Кроме того, они заявили, что Штаб-квартира ИКАО должна руководить решением вопросов, когда имеются различия между соседними регионами и обеспечивать более высокий уровень координации между региональным бюро ИКАО.

35.17 Никарагуа выступила в поддержку документа A37-WP/134, сославшись при этом на тот факт, что внедрение механизма непрерывного мониторинга (МНМ) требует значительного времени и ресурсов. Другие замечания содержали призыв к обеспечению дополнительного финансирования практикумов и напоминания о том, что резолюция 3.3 а) Конференции высокого уровня по безопасности полетов предусматривает представление документов ИКАО на всех языках. Что касается вопроса МНМ, то было разъяснено, что уже осуществляется финансирование мероприятий по подготовке кадров и что к январю 2011 года будет обеспечиваться обучение в режиме онлайн.

35.18 В отношении предложений, которые сопровождаются финансовыми последствиями, заседание отметило, что они должны быть рассмотрены с учетом пересмотра Советом бизнес-плана и в соответствии с другими приоритетами.