



AN-Conf/13-WP/311  
18/10/18

## **ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ**

**Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года**

### **ДОКЛАД КОНФЕРЕНЦИИ ОБЩАЯ ЧАСТЬ**

*Примечание. После изъятия данного титульного листа этот документ следует поместить в соответствующий раздел папки доклада.*

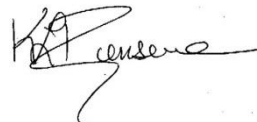
**ДОКЛАД  
ТРИНАДЦАТОЙ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ КОНФЕРЕНЦИИ**

**ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО**

Кому: Председателю Аэронавигационной комиссии

От: Председателя Тринадцатой  
Аэронавигационной конференции  
(AN-Conf/13) (2018)

Имею честь представить доклад Тринадцатой  
Аэронавигационной конференции (AN-Conf/13),  
проходившей в Монреале, Канада, 9-19 октября  
2018 года.



г-жа Кирстен Риенсема  
Председатель

Монреаль, Канада, 19 октября 2018 года

**СОДЕРЖАНИЕ**

	Страница
ПЕРЕЧЕНЬ РЕКОМЕНДАЦИЙ .....	ii1
<b>СПРАВКА О РАБОТЕ КОНФЕРЕНЦИИ</b>	
1. Продолжительность Конференции .....	1
2. Участники Конференции .....	1
3. Должностные лица .....	1
4. Секретариат .....	2
5. Принятие повестки дня .....	2
6. Организация работы .....	2
7. Вступительное слово	
7.1 Президент Совета .....	2
7.2 Генеральный секретарь .....	28
7.3 Председатель Аэронавигационной комиссии.....	210
СПИСОК УЧАСТНИКОВ .....	v-1
ПОВЕСТКА ДНЯ КОНФЕРЕНЦИИ .....	vi-1
ГЛОССАРИЙ ТЕРМИНОВ .....	vii-1
<b>ДОКЛАДЫ КОНФЕРЕНЦИИ</b> .....	
Пункт 1 повестки дня. Глобальная стратегия в области аэронавигации.....	1-1
Пункт 2 повестки дня. Содействие развитию глобальной аэронавигационной системы .....	2-1
Пункт 3 повестки дня. Повышение эффективности глобальной аэронавигационной системы .....	3-1
Пункт 4 повестки дня. Создание глобальной аэронавигационной системы и роль региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG) .....	4-1
Пункт 5 повестки дня. Возникающие проблемы.....	5-1
Пункт 6 повестки дня. Организационные вопросы в области безопасности полетов	
6.1 Стратегический план	
6.2 Реализация принципов управления безопасностью полетов	
6.3 Мониторинг и контроль .....	6-1
Пункт 7 повестки дня. Эксплуатационные риски для безопасности полетов ...	7-1
Пункт 8 повестки дня. Проблемы, возникающие в области безопасности полетов	8-1



**ПЕРЕЧЕНЬ РЕКОМЕНДАЦИЙ\***

1.1/1	Концепция и обзор шестого издания <i>Глобального аэронавигационного плана</i> (Doc 9750, ГАНП) .....	1-3
1.2/1	Глобальный технический уровень шестого издания Глобального аэронавигационного плана (Doc 9750, ГАНП) .....	1-4
1.3/1	Дорожные карты в области аэронавигации .....	1-6
1.4/1	Технико-экономический анализ (СВА) в поддержку развертывания средств .....	1-7
2.1/1	Повышение пропускной способности и эффективности работы аэродромов .....	2-2
2.1/2	Система общего управления аэропорта (ТАМ) и пропускная способность аэропорта .....	2-3
2.2/1	Эволюция систем связи, навигации и наблюдения в долгосрочном плане и доступ к спектру частот .....	2-5
2.2/2	Развитие глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) .....	2-7
2.3/1	Предоставление авиационного метеорологического обслуживания в будущем .....	2-10
2.3/2	Дальнейшее развитие IWXHM для обмена авиационной метеорологической информацией .....	2-10
2.3/3	Обеспечение информационной службы космической погоды, отвечающей эксплуатационным потребностям пользователей .....	2-11
2.3/4	Разработка механизмов возмещения затрат на предоставление авиационной метеорологической информации .....	2-11
3.1/1	Общесистемное управление информацией (SWIM) .....	3-2
3.2/1	Операции, основанные на траектории полета (ТВО) .....	3-5
3.2/2	Информация о полете и потоках движения в совместно используемом воздушном пространстве (FF-ICE) .....	3-5
3.3/1	Сетевые операции (NOPS) .....	3-7
3.4/1	Взаимодействие между гражданскими и военными органами .....	3-9
3.4/2	Реализация сотрудничества гражданских и военных органов .....	3-9
3.5/1	Система указателя местоположения Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и база данных основных точек .....	3-13
3.5/2	Скоординированное управление кризисными ситуациями .....	3-14
3.5/3	Сертификация поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) .....	3-14
3.5/4	Истинный север .....	3-14
4.1/1	Рекомендация 4.1/1. Государственные планы национального развития .....	4-1
4.2/1	Предоставление минимального аэронавигационного обслуживания .....	4-2
4.3/1	Повышение эффективности аэронавигационной системы .....	4-6
4.3/2	Региональные и национальные инициативы в области сотрудничества и внедрения .....	4-6
4.4/1	Поиск и спасание (SAR) и Глобальная система оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS) .....	4-9
5.1/1	Полеты выше эшелона полета 600 .....	5-2
5.2/1	Производство полетов на очень малых высотах .....	5-5
5.3/1	Дистанционно пилотируемые авиационные системы (ДПАС) .....	5-7
5.4/1	Киберустойчивость .....	5-10
5.5/1	Сверхзвуковые перевозки (SST) .....	5-12

\* Рекомендации с пометкой "RSPP" касаются предложений относительно поправок к Стандартам, Рекомендуемой практике и Правилам аэронавигационного обслуживания или инструктивным материалам, содержащимся в Приложениях.

5.5/2	Коммерческие космические перевозки (CST) .....	5-12
5.5/3	Процессы разработки стандартов .....	5-13
6.1/1	Проект Глобального плана обеспечения безопасности полетов издания 2020–2022 гг. (Doc 10004, ГПБП) .....	6-2
6.1.3/1	Глобальная система контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS) .....	6-3
6.2/1	Поддержка эффективной реализации принципов управления безопасностью полетов .....	6-5
6.2.1/1	Государственные программы по безопасности полетов (ГосПБП) .....	6-7
6.2.3/1	Сбор и обработка информации о безопасности полетов .....	6-9
6.3/1	Механизм непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) .....	6-12
7.1/1	Принятие решений, основанных на данных .....	7-3
7.1/2	Стандартизированная политика принятия решений на основе оценки рисков и передовой практики валидации иностранной продукции .....	7-4
7.2/1	Укрепление региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) .....	7-6
7.2/2	Программа ИКАО по обеспечению безопасности операций на ВПП: Глобальный план действий по обеспечению безопасности операций на ВПП .....	7-6
7.3/1	Стратегии ИКАО в области реализации .....	7-10
7.3/2	Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP) .....	7-11
7.3/3	Государственный механизм национального планирования .....	7-11
7.3/4	Ресурсы, выделяемые региональным бюро на деятельность, связанную с реализацией .....	7-12
7.3/5	Оказание поддержки продолжению реализации Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (план AFI) .....	7-12
8.1/1	Меры по проактивному решению проблем, возникающих в области безопасности полетов .....	8-1
8.2/1	Полеты дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС) .....	8-3
8.2/2	Медицинский Стандарт для пилотов легких воздушных судов .....	8-3

## ДОКЛАД ТРИНАДЦАТОЙ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

Монреаль, Канада, 9 –19 октября 2018 года

### СПРАВКА О РАБОТЕ КОНФЕРЕНЦИИ

#### 1. ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ КОНФЕРЕНЦИИ

Тринадцатая Аэронавигационная конференция (AN-Conf/13) была открыта Президентом Совета д-ром Олумуивой Бенардом Алиу в 10:00 9 октября 2018 года в зале заседаний Ассамблеи в Штаб-квартире Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в Монреале, Канада. Генеральный секретарь д-р Фан Лю выступила на Конференции, а председатель Аэронавигационной комиссии г-н Клод Хёрли присутствовал на Конференции и выступил на ней. Заключительное пленарное заседание состоялось 19 октября 2018 года.

#### 2. УЧАСТНИКИ КОНФЕРЕНЦИИ

2.1 В работе Конференции приняли участие 1213 делегатов и наблюдателей, назначенных 116 Договаривающимися государствами и 37 международными организациями, а также советники и другие лица. Список участников размещен на веб-сайте AN-Conf/13: [www.icao.int/meetings/anconf13](http://www.icao.int/meetings/anconf13).

#### 3. ДОЛЖНОСТНЫЕ ЛИЦА

3.1 На 1-м пленарном заседании были выбраны следующие должностные лица:

Председатель Конференции:	г-жа Кирстен Риенсема (Соединенное Королевство)
Заместитель председателя Конференции	генерал-лейтенант: Джеферсон Доминик де Фрейтас (Бразилия)
Председатель Комитета А	г-н Алексис Братуэйт (Тринидад и Тобаго)
Заместитель председателя Комитета А	г-н Питер Ю (Республика Корея)
Председатель Комитета В	г-н Симон Аллотей (Гана)
Заместитель председателя Комитета В	г-н Гурупрасад Мохapatра (Индия)

#### 4. СЕКРЕТАРИАТ

4.1 Функции секретаря Конференции выполнял директор Аэронавигационного управления г-н Стивен П. Кример, которому помогали заместитель директора по аэронавигационному потенциалу и эффективности г-н Ричард Макфарлейн (ANB/AN) и заместитель директора по безопасности полетов г-н Каталин Раду (ANB/SAF) и заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля г-н Дэнис Гиндон. Ему также помогали сотрудники Аэронавигационного управления ИКАО и по мере необходимости сотрудники других управлений и отделов Организации.

#### 5. ПРИНЯТИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ КОНФЕРЕНЦИИ

5.1 Повестка дня, представленная Конференции Аэронавигационной комиссией, была утверждена на 1-м пленарном заседании.

#### 6. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ

6.1 Организационный план, представленный государствам до начала Конференции, был утвержден без изменений на 1-м пленарном заседании. План предусматривал создание двух комитетов. Эти два комитета были учреждены следующим образом:

##### **Комитет А (для рассмотрения пунктов 1, 2, 3, 4 и 5 повестки дня)**

Председатель	г-н Алексис Братуэйт (Тринидад и Тобаго)
Заместитель председателя	г-н Питер Ю (Республика Корея)
Секретарь	г-н Ричард Макфарлейн, которому оказывали помощь секретари по пунктам повестки дня г-жа Л. Кэри, гг. К. Далтон, С. Да-Силва и Ю. Ванг при содействии технических сотрудников ANB.

##### **Комитет В (для рассмотрения пунктов 6, 7 и 8 повестки дня)**

Председатель	г-н Симон Аллотей (Гана)
Заместитель председателя	г-н Гурупрасад Мохapatра (Индия)
Секретарь	г-н Каталин Раду, которому оказывали помощь г-н Д. Гиндон и секретари по пунктам повестки дня гг. М. Коста, М. Маран, Н. Ралло при содействии технических сотрудников ANB.

6.2 Обсуждения на основных заседаниях проводились на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках. Некоторые рабочие документы были представлены только на английском языке. Доклад издан на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках.



## 7. ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

### 7.1 Президент Совета ИКАО, д-р Олумуива Бенард Алиу

Мне доставляет большое удовольствие приветствовать вас на Тринадцатой Аэронавигационной конференции, посвященной теме *"От разработок к внедрению"*.

Авиация сегодня находится на пороге серьезных преобразований. Об этом свидетельствует небывалый рост пассажирских и грузовых воздушных перевозок, объем которых к 2035 году увеличится более чем в два раза, все более широкое использование дронов, производство автономных, суборбитальных и сверхзвуковых полетов, а также другие инновации, такие как искусственный интеллект и технологии блокчейн.

В рамках нашей глобальной авиационной сети и в государствах – членах ИКАО в предстоящие годы будет проведена крупнейшая модернизация. Мы увидим внедрение новых технологий и создание новой инфраструктуры, которые позволят использовать аэронавигационный потенциал и решать проблемы повышения эффективности.

Соответственно, наша цель в ближайшие две недели состоит в том, чтобы сформировать коллективное видение безопасной, интероперабельной, бесшовной и глобальной системы организации воздушного движения в XXI веке.

Как некоторые из вас помнят, процесс модернизации аэронавигационной системы начался на Десятой Аэронавигационной конференции, состоявшейся в 1991 году. В то время в нашей отрасли было принято решение о ее постепенном переходе от наземной к главным образом спутниковой аэронавигационной системе.

Впоследствии на Одиннадцатой Аэронавигационной конференции в 2003 году мы одобрили глобальную эксплуатационную концепцию OpВД и разработали соответствующую программу работы.

На самой последней Двенадцатой Аэронавигационной конференции в 2012 году была представлена блочная модернизация авиационной системы или концепция ASBU. Цель разработки этой концепции состояла в содействии проведению отраслевой гармонизации и обеспечению интероперабельности и согласования региональных и национальных инициатив, в определенной мере обеспечивая при этом столь необходимую государствам и специалистам по планированию развития отрасли определенность в области капиталовложений.

Этой Тринадцатой Аэронавигационной конференции предшествовал 2-й Глобальный отраслевой симпозиум по аэронавигации, или GANIS/2, и Симпозиум по вопросам внедрения в области обеспечения безопасности полетов и аэронавигации (SANIS), проведенные один за другим в 2017 году.

Основные цели этих мероприятий GANIS и SANIS заключались в том, чтобы в предварительном порядке получить мнения представителей отрасли в отношении эволюции глобальной аэронавигационной системы и получить представление о любых новых или существующих проблемах в области внедрения предложений ИКАО по обновлению нашего

Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) и Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП).

На протяжении многих лет после Аэронавигационной конференции 1991 года целью нашего сообщества было реализовать то, что называлось "будущая аэронавигационная система".

Это будущее уже наступило, дамы и господа, и у нас больше не остается времени для того, чтобы постепенно адаптировать и подготовить к новым вызовам нашу систему организации воздушного движения и производства полетов.

Благодаря ASBU и основанным на консенсусе целям и задачам, изложенным в ГАНП и ГПБП, ИКАО предоставила инструменты, необходимые для ускорения этого перехода, а также для реализации эксплуатационных возможностей, которые позволят сохранить наш сектор жизнеспособным, эффективным и полностью отвечающим потребностям и ожиданиям современного делового сообщества и общественности.

На региональном уровне это будет поддерживаться группами регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) и региональными группами по безопасности полетов (RASG), которые помогают гарантировать согласованность процедур и совместимость систем.

Значительная часть этого прогресса может быть достигнута посредством более эффективного управления и использования отраслевых данных об эффективности, и наши всеобъемлющие концепции общесистемного управления информацией (SWIM) и совместного принятия решений (CDM) в настоящее время определяют направление этого процесса.

По мере того как мы приспосабливаемся к полетам дронов или новым типам полетов выше эшелона 600, мы должны не только постоянно фокусироваться на вопросах безопасности и эффективности, которые являются ключевыми ценностями воздушного транспорта, но и быть бдительными в отношении потенциальных угроз для все более взаимосвязанных систем, обеспечивающих современные полеты.

Поэтому во время Конференции вы будете оценивать некоторые новые предложения по определению и решению этих проблем таким образом, чтобы привлечь к этой работе все заинтересованные стороны в авиационной отрасли, в частности, путем создания новой цифровой глобальной "системы доверия".

Эта система была разработана с учетом ваших существующих обязательств по надзору за сертификацией и лицензированием, закрепленных в Чикагской конвенции, и для обеспечения возможности интероперабельной эволюции этих новых и взаимосвязанных систем.

Что касается эволюции подхода к постоянному мониторингу Универсальной программы проверок организации контроля за безопасностью полетов (МНМ УППКБП), то в повестку дня Конференции включены некоторые дополнительные корректировки.

Я рад отметить, что после почти двух десятилетий такой проверочной деятельности ИКАО добилась значительных успехов в эффективном внедрении глобальных

Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) во многих государствах-членах, особенно после реализации инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"*.

Тем не менее многие государства также продолжают сталкиваться с трудностями в соблюдении SARPS из-за нехватки ресурсов и технического потенциала.

Для решения этой проблемы ИКАО содействует развитию региональных механизмов, включая создание совместных региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полётов (RSOO).

Однако многие из созданных RSOO еще не столь эффективны, как они должны быть, в укреплении возможностей контроля за безопасностью полетов в их государствах-членах.

Существует много факторов и проблем, включая различную степень делегирования ответственности, отсутствие опыта и ресурсов, которые мешают RSOO в полной мере реализовать свой потенциал.

Эти сохраняющиеся проблемы подробно обсуждались на форуме RSOO, который ИКАО и Европейское агентство по безопасности полетов (ЕАБП) провели совместно в Свазиленде (теперь Эсватини) в 2017 году.

В конечном итоге там было принято решение о том, что ИКАО следует стремиться к созданию новой глобальной системы контроля за обеспечением безопасности полетов или GASOS, цель которой состоит в упорядочении взаимодействия ИКАО с RSOO и оказании им поддержки, с тем чтобы они могли эффективно выполнять задачи, порученные им входящими в их состав государствами.

Первоначальная концепция и связанный с ней план действий были одобрены на глобальном уровне на совещании ГДГА в 2017 году, и мы с нетерпением ожидаем от вас уточнения программы и, в свое время, ее представления на 40-й Ассамблее.

Дамы и господа, результаты вашей работы в течение следующих двух недель позволят ИКАО доработать свою программу работы и продолжить стандартизацию, которая столь необходима в настоящее время, для того чтобы содействовать адаптации и развитию нашего сектора.

Просьба также учесть, что наши обсуждения и принятые здесь решения помогут нам подготовиться к эффективным обсуждениям в ходе 40-й Ассамблеи ИКАО в 2019 году.

Соответственно, поскольку подавляющее большинство технических вопросов будет обсуждаться и согласовываться в течение следующих двух недель, Техническая комиссия Ассамблеи сможет уделить более пристальное внимание принятию новых ГАНП и ГПБП и связанных с ними вспомогательных программ работы, а также подробному рассмотрению любых неотложных вопросов, которые могут возникнуть в промежуточный период.

Я убежден, что такой подход значительно повысит общую эффективность ИКАО в плане выполнения ее основных аэронавигационных функций в мире.

Хотел бы также воспользоваться возможностью, чтобы приветствовать и поблагодарить представителей военного сообщества за их присутствие здесь и за их заинтересованность в совместной работе с гражданскими полномочными органами по совершенствованию аэронавигационной системы в целом.

Эффективному сотрудничеству и взаимодействию между гражданскими и военными органами по-прежнему принадлежит важная роль в достижении нашей цели – обеспечения безопасности и эффективности полетов, а также для решения задач модернизации аэронавигационной системы на благо всех пользователей воздушного пространства.

Прежде чем завершить свое выступление сегодня, хотел бы обратить ваше внимание на последнее выездное заседание Совета по вопросам стратегии (COSM), состоявшееся в июне 2018 года, на котором Совет ИКАО сосредоточился на *авиации будущего* и на том, как ИКАО могла бы наилучшим образом обеспечить динамичную и эффективную реакцию нашей отрасли на экспоненциальные изменения и темпы инноваций, которые мы наблюдаем сегодня и ожидаем в ближайшие десятилетия.

В ходе COSM особо были отмечены проблемы и возможности, связанные с появлением коммерческого космического сектора.

В этой связи полагаю, что настало время для того, чтобы Организация предприняла решительные меры по позиционированию себя в качестве лидера глобальной стандартизации в этой области. Действуя без создания конкуренции и на основе сотрудничества с нашими государствами-членами, мы сможем разработать стандартный подход к решению проблем, связанных с появлением других новых технологий.

Участники выездного заседания также подчеркнули необходимость инвестирования в развитие следующего поколения авиационных специалистов, которые будут заниматься созданием безопасной, интероперабельной, бесшовной и глобальной системы организации воздушного движения в ближайшие десятилетия.

Программа ИКАО "*Следующее поколение авиационных специалистов*" играет важную координирующую роль в реализации стратегий по решению соответствующих проблем.

Кроме того, я предложил провести тематический авиационный конкурс среди подростков на национальном, региональном и глобальном уровнях в качестве механизма стимулирования их интереса к карьере в области авиации.

Уважаемые коллеги, сейчас хотел бы отметить самоотверженность, высокий профессионализм и самоотдачу, которые демонстрируют все авиационные специалисты в своей деятельности по обеспечению безопасности полетов.

Совсем недавно такая самоотверженность была столь красноречиво продемонстрирована г-ном Гунаваном Антониом Агунгом, который работал авиадиспетчером в аэропорту Мутиара им. Саида Аль-Джуфри в городе Палу, Индонезия. Во время недавнего землетрясения и цунами Антоний не покидал диспетчерской вышки до тех пор, пока не была обеспечена безопасность вылетающего воздушного судна. Совершив этот самоотверженный героический поступок, он позже скончался от полученных травм.

Безграничная приверженность Антония делу обеспечения безопасности полетов служит примером для всех нас – как отдельных лиц, так и для организаций и государств. В этой связи мы все должны воздать должное присутствующей здесь сегодня делегации Индонезии и выразить наши самые искренние соболезнования семье Антония и тем, кто пострадал в результате этого трагического события.

Ваши Превосходительства, дамы и господа, как вам известно, Совет ИКАО в поддержку инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" ежегодно вручает сертификаты Президента Совета государствам из каждого региона ИКАО, которые добились значительного прогресса в устранении недостатков в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов и повышении показателя эффективной реализации (EI) SARPS ИКАО, что подтверждается результатами мероприятий в рамках МНМ УППКБП за предыдущий год.

Мне было очень приятно вручить сертификаты Президента Совета 2018 года непосредственно некоторым награжденным государствам, которые я имел честь посетить в этом году. Однако поскольку сегодня здесь присутствуют официальные представители некоторых награжденных в этом году государств, я счел целесообразным отметить достижения этих стран на этой Конференции:

- Бангладеш.
- Буркина-Фасо.
- Финляндия.
- Иордания
- Кувейт.
- Португалия.
- Объединенная Республика Танзания.

Поздравляю награжденные делегации и благодарю всех за внимание и аплодисменты, свидетельствующие о высокой оценке этих достижений.

Наконец, дамы и господа, я объявляю Тринадцатую Аэронавигационную конференцию ИКАО "открытой" и хотел бы пригласить председателя Аэронавигационной комиссии ИКАО г-на Клода Хёрли, который коснется других вопросов вашей непростой повестки дня.

Желаю всем вам очень успешной конференции.

7.2 **Генеральный секретарь ИКАО**  
**д-р Фан Лю**

*Ваши Превосходства,  
Дамы и господа!*

В течение следующих десяти дней вы будете рассматривать пути оптимизации эволюции в области авиационной безопасности, а также аэронавигационного потенциала и эффективности.

Стремясь к достижению этих целей, мы также должны помнить об уникальных и огромных возможностях, которые авиация создает для улучшения жизни людей.

Уверена, что многие из вас знают о социально-экономическом вкладе нашего сектора в развитие на национальном и региональном уровне, однако временами эта "общая картина" может затеряться в технических деталях.

Недостаточное финансирование инфраструктуры является ключевой проблемой в нашей деятельности, связанной с оказанием помощи государствам не только в понимании этих проблем, но и в принятии соответствующих мер.

Однако необходимо также иметь в виду, что многого можно добиться при условии эффективной интеграции государствами своих приоритетов в области авиационных инвестиций в свои национальные стратегии развития.

Именно с этой целью Секретариат ИКАО проделал огромную работу, чтобы увязать вашу работу с Целями ООН в области устойчивого развития (ЦУР ООН), а через них и с социально-экономическими результатами, которые должны быть достигнуты в рамках *Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года*.

Чем яснее правительства смогут осознать эти связи, тем в большей степени они будут готовы инвестировать в авиационные проекты.

Это – один из ключевых тезисов, которые я и Президент Совета ИКАО высказывали в ходе глобальных мероприятий ИКАО, уделяя особое внимание вопросу о том, почему соблюдение требований ИКАО на местном уровне играет решающую роль в том, насколько эффективно государства могут оптимизировать свои авиационные преимущества.

Этот тезис очень четко подтверждается тем фактом, что достижению государствами не менее 15 из 17 целей устойчивого развития Организации Объединенных Наций (ЦУР) до 2030 года в значительной мере способствует соблюдение на местном уровне нормативных требований ИКАО.

На этом мероприятии вы будете подробно рассматривать ряд тем, которые касаются многих последних инноваций в области воздушного транспорта, и в этом контексте важно признать, что появление новых участников воздушного движения продолжает увеличивать и расширять социально-экономическую ценность авиации.

Этот тезис подтверждается тем фактом, что, например, некоторые из концепций, которые вам предстоит здесь принять в рамках вашей работы над Глобальным планом обеспечения безопасности полетов (ГПП) и Глобальным аэронавигационным планом (ГАНП), потенциально могут способствовать появлению новых типов воздушных судов, предназначенных для подключения к Интернету более миллиарда человек в ближайшие годы.

Необходимо также создать дополнительные возможности, связанные с доставкой лекарств в труднодоступные районы или сокращением времени реагирования на чрезвычайные ситуации, возникающие после стихийных бедствий.

Это лишь несколько примеров того, к чему относится проводимая вами здесь работа, поэтому просьба помнить о том, что жизнь многих людей на нашей планете станет лучше непосредственно благодаря решениям и прогрессу, к достижению которых вы теперь готовы совместно стремиться.

С учетом этих последствий также важно признать ту роль, которую ИКАО играет в оказании вам помощи в реализации этих задач.

Для вас и нашего сектора в целом гораздо эффективнее будет координировать нашу деятельность и коллективно сотрудничать здесь, чем прилагать многочисленные усилия для принятия разрозненных подходов, которые могут варьироваться, в зависимости от государства или региона.

В этой связи очень важно, чтобы ИКАО, со своей стороны, могла с уверенностью продемонстрировать, что мы разрабатываем глобальную повестку дня, которая является в одинаковой степени практичной и дальновидной, и которая позволит наилучшим образом использовать все имеющиеся ресурсы.

По этому поводу важно отметить, что итоги вашей Конференции станут важным вкладом в разработку бизнес-плана ИКАО на 2020-2022 годы.

Благодаря этому мы обеспечим необходимую вам прозрачность в отношении того, какие средства мы тратим и какие результаты получаем. Эта подотчетность, в свою очередь, даст мировому сообществу уверенность, которую оно по праву требует, в отношении целей и результатов наших технических программ.

Вопросы эффективности и результативности будут занимать видное место в вашем списке приоритетных задач, когда вы будете оценивать все представленные вам материалы на этом 10-дневном мероприятии, и они будут также важны при рассмотрении вопроса о том, как ИКАО осуществляет организацию и приоритизацию своих ресурсов.

Повышение способности этой Организации оказывать услуги своим государствам – членам и авиационному сектору посредством подхода, основанного на результатах управления, является ключевой первоочередной задачей для меня лично и для Секретариата в целом.

В этой связи следует отметить многие проблемы в плане ресурсов, с которыми ИКАО сталкивается в нынешних геополитических условиях. Однако мы не можем позволить отвлечь наше внимание от необходимости постоянно содействовать принятию вами решений и их реализации.

Проще говоря, ИКАО пришлось стать достаточно инновационной организацией с точки зрения того, как мы финансируем свою деятельность, а также оказываем помощь и осуществляем лидерство в области воздушного транспорта.

Многие из вас, возможно, будут удивлены, например, узнав, что даже некоторые из наиболее важных приоритетов, над которыми мы упорно работаем, должны финансироваться за счет внебюджетных источников, которые мы активно ищем и мобилизуем.

Это включает в себя такие элементы программы, как кибербезопасность и киберустойчивость, наша работа по оказанию помощи в области использования дистанционно пилотируемых и беспилотных авиационных систем на внутренних линиях, а также другие ключевые изменения, которые мы должны учитывать и отражать в наших всемирных Стандартах.

Завершая свое выступление сегодня, уважаемые дамы и господа, я хотела бы лишь подчеркнуть, что авиация остается самым безопасным видом транспорта и что некоторые успехи нашего сектора, который демонстрирует очень высокие показатели безопасности полетов и эффективности, непосредственно связаны с прогрессом, достигнутым на прошлых аэронавигационных конференциях ИКАО.

Теперь я с большим удовольствием передам слово директору Аэронавигационного управления ИКАО г-ну Стивену Кримеру и при этом позвольте мне также пожелать всем вам весьма успешных обсуждений и решений, которые помогут вам определить ориентиры на предстоящее десятилетие в области международной гражданской авиации.

Благодарю вас.

### **7.3 Председатель Аэронавигационной комиссии капитан Клод Херли**

Доброе утро, г-жа Генеральный секретарь д-р Лю, уважаемые члены Совета ИКАО, коллеги, члены Аэронавигационной комиссии, члены Секретариата и наши уважаемые участники этой Тринадцатой Аэронавигационной конференции ИКАО.

Здесь присутствуют более тысячи представителей, занимающих ключевые должности в государствах, которым мы служим, а также в наших отраслевых авиационных организациях – более тысячи тех, кто решил присутствовать здесь сегодня, на этой Конференции.

Учитывая, что сегодня утром на пятнадцать градусов теплее, чем вчера, я удивлен, что вы решили не пропустить мое выступление и не пойти вместо этого погулять по Монреалю в такую установившуюся ненадолго летнюю погоду, однако шутки в сторону, мне действительно повезло, что я нахожусь здесь с вами, в этом зале Ассамблеи ИКАО, в зале, в котором присутствуют авторитетные представители, с надеждой ожидающие начала работы Конференции, в ходе которой мы вместе путем обмена мнениями и конструктивной дискуссии будем решать трудную, но необходимую задачу определения приоритетов и выбора главных целей в области безопасности полетов и аэронавигации в преддверии Ассамблеи ИКАО, которая состоится в будущем году.

Я хотел бы поделиться с вами некоторыми мыслями о том, как я впечатлен тем, что вы все присутствуете здесь, и тем, что тот выбор, который вы сделаете в течение следующих двух недель обозначит направление, которого мы будем вместе придерживаться в решении проблем, связанных с внедрением.



Но вначале, возможно, стоит объяснить, что то, что вы сейчас услышали, является традиционным протоколом ИКАО, касающимся выступлений на официальных совещаниях, будь то Аэронавигационная комиссия, Совет или даже Ассамблея.

Что касается меня, то я, для того чтобы запомнить этот протокол, говорю "спасибо/привет/добро пожаловать/вопрос", однако будьте уверены, что хотя здесь в этом нет необходимости, но я только заговорил об этом сегодня, поскольку недавно я подумал, что как пилоту, попавшему в необычную обстановку, так сказать, с мороза (я впервые прибыл в ИКАО в январе...), мне понадобился почти год, чтобы научиться выступать на этих официальных совещаниях.

И тем не менее, мы все должны говорить, выступать, выражать наше мнение, являемся ли мы представителями отрасли или государств, что, вероятно, имеет важнейшее значение для ИКАО в том, чтобы получить как можно скорее вашу реакцию на любые предложения, с тем чтобы мы вместе могли создать ситуационную осведомленность о любых потенциальных проблемах внедрения, а затем достичь консенсуса относительно того, как наилучшим образом решить вместе эти проблемы.

Как вам хорошо известно, иногда что-то не получается не из-за недостатка благих намерений.

Однако мы понимаем, что нынешнюю передовую практику можно теперь внедрить.

Несколько лет тому назад я руководил проектом по организации производства полетов за рубежом, и однажды мы получили в рамках еженедельных поставок долгожданные запасные части для воздушных судов, что-то очень красивое, сделанное из авиационного алюминия и ярко раскрашенное в цвета компании.

Однако оказалось, что это не запасная часть для воздушного судна, а большая доска объявлений, предназначенная служить новым *стандартом* в данной компании для размещения информации, имеющей важнейшее значение для безопасности полетов. Неплохой штрих, не правда ли? И, несомненно, вы поймете, что находясь в ИКАО, я твердо верю как в *безопасность полетов*, так и в *стандартизацию*, однако существовали некоторые проблемы *внедрения*, о которых мне несколько неловко поделиться с вами.

Используя нестабильный наборный интернет (вы, наверное, помните, как медленно это работало), нужно было ждать вечность, чтобы загрузить бюллетени по безопасности полетов с большим количеством графики, и вдруг обнаружить, что эти заранее разработанные плакаты "тема безопасности полетов на данную неделю" были сформатированы для листов бумаги размером 8,5 дюйма на 11 дюймов – обычный формат, используемый здесь, в Северной Америке.

Не удивительно, что единственный размер листа, который мы могли на месте достать, был А4, и он отвечал другому, более широко используемому мировому стандарту – ИСО 216.

И вот эта красивая, сделанная из алюминия доска объявлений для информации о безопасности полетов была выполнена – и вы, вероятно, догадаетесь, что я собираюсь сказать сейчас, – не в соответствии с более широко распространенным международным стандартом

разнесения двух отверстий (Стандарт 80 мм ИСО 838, для тех, кто любит подробности), а с используемым только в Северной Америке расстоянием в 70 мм.

Да, возможно это только история о листах бумаги, однако, к сожалению, при отсутствии на месте бумаги соответствующего размера или перфоратора на два отверстия, у нас возникли проблемы внедрения в части соблюдения стандарта компании в отношении эффективного распространения информации о безопасности полетов.

Я только рассказываю это как забавную историю и специально не затрагиваю многие реальные авиационные проблемы, с которыми мы все, несомненно, сталкивались. В этой связи, а также для практических предложений в части действительных проблем внедрения СУБП я хочу обратить ваше внимание на великолепный веб-сайт ИКАО по внедрению системы управления безопасностью полетов, который создал Секретариат и который содержит примеры, средства и вспомогательный образовательный материал, который, несомненно, окажет вам большую пользу.

Однако суть моего рассказа в том, что даже самые простейшие инициативы с самыми благими намерениями могут столкнуться с неожиданными препятствиями на пути к их полной реализации, если мы не будем полностью отдавать себе отчет о существующих реальных условиях.

Эта тема "От разработки к внедрению" ляжет в основу всех наших дискуссий в ходе этой Тринадцатой Аэронавигационной конференции ИКАО.

Главным образом, мы надеемся использовать **ваш** опыт в решении проблем за пределами этих стен, чтобы разрабатываемые ИКАО предложения базировались на более глубоком понимании реальной обстановки вами, как представителями государств и отрасли, чтобы мы вместе могли не только создать общую ситуационную осведомленность о самих проблемах, но, следует надеяться, достичь консенсуса относительно оптимального пути к достижению успеха.

В 2017 году безопасные перелеты совершили более 4 миллиардов пассажиров. Более 4 миллиардов.

Если вы страдаете от смены часовых поясов и вы все еще не можете заснуть ночью, вы можете поразмыслить над тем, что, прежде чем часы пробьют полночь, как в любой обычный вторник октября, сегодня перелет совершат 12 миллионов пассажиров на более 120 тысячах рейсов приблизительно в 4 тысячи аэропортов под наблюдением и при обеспечении безопасности полетов со стороны 170 поставщиков аэронавигационного обслуживания. На этих рейсах будет также перевезено товаров стоимостью более 20 миллиардов долларов (возможно, на 20 миллиардов канадских долларов, однако вы понимаете, что я имею в виду...). И это только за один день. К концу данной Конференции почти 150 миллионов людей и определенное число домашних животных совершат воздушные путешествия – некоторые в первый раз.

К 2030 году, по прогнозам, этот объем удвоится во всем мире, а в некоторых регионах и утроится.

Учитывая, что в некоторых государствах ежегодный прирост составляет 10 %, новые коммерческие суда заносятся в реестры ранее невиданными темпами.

Кроме того, не только традиционные перевозки увеличиваются небывалыми темпами, но также быстро растет число новых участников аэронавигационной системы.

Технические достижения в области беспилотных авиационных систем, сверхзвуковых воздушных судов, полетов выше ЭП 600 и коммерческих космических полетов – это только некоторые появляющиеся новые сектора – создадут новые прекрасные возможности для следующего поколения авиационных специалистов и авиапассажиров, которым они служат, но также принесут с собой значительные проблемы, поскольку мы вместе изыскиваем способы безопасно интегрировать эти новые виды воздушного движения во все более загруженное воздушное пространство.

Возможно, это приведет к необходимости в радикальных изменениях методов работы, и, как красноречиво подчеркнул президент Совета д-р Алиу, этими изменениями можно успешно управлять, а решения можно согласовывать в мировом масштабе.

Международное сообщество гражданской авиации и раньше успешно решало проблемы, связанные с управлением изменениями. Например, переход от наземных систем управления воздушным движением к спутниковым системам организации воздушного движения уже приносит явные преимущества.

Многие из вас, по всей вероятности, летели в Монреаль по трансполярным маршрутам.

Это длинные перелеты, да? И вы можете, наверное, подтвердить, что они настолько долгие, что вы могли прочитать все 300 рабочих документов, которые будут представлены здесь на этой неделе. *Конечно*, я лично вам верю!

Действительно, я верю вам, однако ради моего рассказа давайте представим, что вы все прочитали заранее неделю тому назад, вы не могли заснуть в течение длительного перелета и хотели развлечений, пока вы ждали очередной деликатес из бортовой кухни.

Если вы случайно не смотрели подвиги Тома Круза в шестой серии первоначального (и лучшего) варианта кинофильма "Миссия невыполнима", а вместо этого вы смотрели на движущуюся карту полета во время 4 или 5 часов перелета через Арктику и возвращения на обжитую территорию, вы, наверное, подумали об огромной в географическом плане территории Канады, большая часть которой не обслуживается традиционными наземными навигационными средствами ограниченной дальности, как VOR и NDB.

В молодости, что было не так давно, несмотря на мою внешность, я летал на поисково-спасательных воздушных судах в ВВС Канады.

Поисково-спасательные операции в силу своего характера не всегда благополучно проводятся прямо под воздушной трассой, и для никого из вас не будет сюрпризом то, что до эпохи GPS ППП были не совсем надежны для точной навигации за пределами воздушных трасс на севере.

Выполнение спасательных миссий на севере для нас являлось своей собственной версией "Миссия невыполнима", поскольку у нас ППП часто означало "я иду по дорогам..." или "железным дорогам"..., а когда на карте они уже не обозначены и мы летели на север, ППП

становилось "я следую по рекам". Я шучу, однако ограничения метода счисления пути на большие расстояния в Северной Канаде при наличии лишь нескольких ориентиров были таковы, что даже при введении Омеги – радиомаячной системы ОНЧ-диапазона – знание того, где мы находились, плюс или минус 15 миль в мерзлой, однообразной тундре, уже было значительным достижением.

Позже мы были оснащены системой LORAN-C, которая радикально повысила навигационную точность около побережья, но намного меньше на севере. На практике для успешного выполнения поисково-спасательной операции в Северной Канаде в начале 90-х годов экипажу вертолета нужны были время от времени радионавигационные точки в привязке к военным патрульным воздушным судам, обеспечивающим "крышу", поскольку они были оборудованы инерциальной навигационной системой и имели специальных штурманов.

Либо надо было лететь в ясную погоду ночью и полагаться, как мореплаватели в старину, на созвездия Кассиопеи и Большой Медведицы для выхода на Полярную звезду. К сожалению, хотя я уверен, что многие из вас все еще могут летать по звездам, единственно когда это может пригодиться на этой неделе, это найти дорогу обратно в вашу гостиницу после позднего приема, если приложение в вашем телефоне не сможет провести вас через постоянно меняющиеся обходы строительных работ в Монреале.

Дело в том, что мы успешно выполняли поисково-спасательные операции и спасали тех, кого можно было спасти, однако сегодня с приходом надежных точных данных о местоположении, доступных любому, у которого имеется приемник GNSS, поиск пропавших за пределами воздушных трасс более не является проблемой, а решения, которые позволили широко использовать спутниковые системы для навигации и организации воздушного движения, принимались здесь и в столицах стран мира нашими предшественниками, и мы как сообщество можем весьма гордиться этим.

В июле этого года Аэронавигационной комиссии предоставилась редкая возможность посетить Южно-Американский регион ИКАО, включая удивительные остановки в Перу и Колумбии. Нас впечатлило то, как государства региона, такие как Перу и Колумбия, успешно справляются с значительным ростом объема воздушного движения. Один пример этого – использование метода навигации, основанного на характеристиках (или PBN), для направления движения в труднодоступную местность, окружающую высокогорный аэропорт в Куско, позволило выполнять заходы на посадку по более низким минимумам и увеличить рабочее время, что, в свою очередь, помогает аэропорту Куско справляться с повышенным спросом на воздушные перевозки.

В ходе технических дискуссий, которые я проводил с государствами в регионе Азии/Тихого океана ИКАО, я также был поражен наличием многих примеров того, как обсуждаемые здесь Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) с пользой применяются и успешно внедряются. Одним примером является то, как отраслевые предприятия Малайзии сотрудничают с государственным регламентирующим органом в деле внедрения санкционированных требуемых навигационных характеристик (или RNP-AR) в крупных аэропортах Малайзии, что не только позволяет упорядочить поток воздушного движения и сократить время полета по участкам маршрута, но фактически экономит тонны топлива и сопровождается значительными экологическими преимуществами.

Дело в том, что те решения, которые вы примите здесь в течение следующих недель, могут и, несомненно, будут поспособствовать реальному повышению безопасности

полетов, эффективности, пропускной способности, авиационной безопасности и защите окружающей среды, при этом управляя возникающими рисками упорядоченным в мировом масштабе способом.

Получив возможность прочитать эти 300 рабочих документов, которые вы представили, я благодарю вас за те усилия, которые вы уже предприняли для подготовки к этой Конференции. Вы являетесь руководителями, которые будут принимать решения и позволят нам всем вместе принимать меры, направленные на адаптацию не только к значительному росту традиционного объема перевозок, но также на то, чтобы позволить новым участникам с помощью новых технических достижений использовать общее воздушное пространство. Поэтому давайте идти дальше вместе.

Результаты вашей работы за следующие две недели будут сведены воедино в доклады переданными своему делу и квалифицированными специалистами Секретариата ИКАО. Итоги ваших дискуссий будут представлены в Аэронавигационную комиссию с тем, чтобы мы смогли в нашем качестве технических советников Совета ИКАО наилучшим образом выработать рекомендации относительно повестки Организации для Ассамблеи будущего года.

Возможно, сейчас настало время попросить моих коллег – членов Аэронавигационной комиссии встать, чтобы я мог представить вам членов Аэронавигационной комиссии – **вашей** Аэронавигационной комиссии.

Согласно статье 56 Чикагской конвенции Аэронавигационная комиссия состоит из 19 членов, назначенных Советом из числа лиц, выдвинутых Договаривающимися государствами. Далее в статье 56 говорится, что мы должны обладать соответствующей квалификацией и опытом в *научной и практической областях авиации*, и если я буду перечислять те многие впечатляющие навыки и разнообразный профессиональный опыт моих ученых коллег, я не только превышу отведенное мне на трибуне время, но буду вынужден сказать, что иногда делаются исключения, и в ее состав проникает один-другой пилот, даже такие из нас, которые не равнодушны к вертолетам.

Тем не менее стоит отметить два момента в части роли Комиссии согласно Конвенции (пока мои коллеги вновь занимают места): первое это то, что хотя нас выдвигают государства, вы увидите, если посетите зал заседаний АНК, пока вы находитесь здесь, и мы с удовольствием приглашаем вас, что мы сидим не под нашим флагом, а за табличками с нашими фамилиями, представляя таким образом не только наш индивидуальный опыт, но также, что крайне важно, интересы всех 192 Договаривающихся государств – всех вас!

Другой момент заключается в том, что мы не работаем в одиночку. Существует энергичное и активное сообщество АНК, состоящее в первую очередь из всех членов групп экспертов, которые проводят бесчисленные часы, работая с Секретариатом над подготовкой предложений. Кроме того, в самом зале заседаний нам посчастливилось иметь преданных делу, эрудированных и красноречивых наблюдателей от государств и отрасли, например от аккредитованных международных организаций, таких как наши добрые друзья из ИАТА, МСЭ, ИФАТКА, ИФАЛПА, МСДА, АОПА и ИККАИА, – таким образом мы не обсуждаем предложения о Стандартах и Рекомендуемой практике в изоляции, без глубокого понимания последствий для наших заинтересованных сторон и любых связанных с этим проблем внедрения.

В нашей работе нам оказывают поддержку специалисты в Секретариате, которые вкладывают все свои силы в то, чтобы мы сами могли глубоко понять обоснования и многочисленные нюансы представленных предложений. Нам действительно повезло в этом: давайте пойдем дальше вместе.

Я чрезвычайно впечатлен тем, что вы все находитесь здесь, поскольку ваше присутствие свидетельствует о вашей приверженности и приверженности ваших организаций и ваших государств данной работе.

В заключение следует отметить, что данная Конференция является важнейшим элементом в предоставлении вам информации перед Ассамблеей будущего года о том, как мы можем создать общую ситуационную осведомленность о будущих проблемах и возможностях и как наилучшим образом приоритизировать наши ограниченные ресурсы, с тем чтобы построить лучшее будущее вместе для авиации и наших авиапассажиров, и в связи с этим я еще раз благодарю вас за то, что вы находитесь здесь.

Мягкой посадки.

---

**СПИСОК УЧАСТНИКОВ КОНФЕРЕНЦИИ**

CD – глава делегации

ACD – заместитель главы делегации

D – делегат

ALT – заместитель

ADV – советник

COBS – главный наблюдатель

OBS – наблюдатель

(Электронная версия размещена на веб-сайте AN-Conf/13 по адресу:  
[www.icao.int/meeting/anconf13](http://www.icao.int/meeting/anconf13))





## **ПОВЕСТКА ДНЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

### **КОМИТЕТ А**

#### **Пункт 1 повестки дня. Глобальная стратегия в области аэронавигации**

- 1.1. Концепция и обзор шестого издания ГАНП
- 1.2. Повышение эффективности и измерение показателей аэронавигационной деятельности на основе блочной модернизации авиационной системы (ASBU) и системы ключевых компонентов (BBB)
- 1.3. Дорожные карты в области аэронавигации
- 1.4. Экономические модели в области аэронавигации

#### **Пункт 2 повестки дня. Содействие развитию глобальной аэронавигационной системы**

- 2.1. Эксплуатация и пропускная способность аэродромов
- 2.2. Комплексная стратегия в области CNS и спектра
- 2.3. Предоставление аэронавигационного метеорологического обслуживания в будущем

#### **Пункт 3 повестки дня. Повышение эффективности глобальной аэронавигационной системы**

- 3.1. Общесистемное управление информацией (SWIM)
- 3.2. Информация о полете и потоках движения в совместно используемом воздушном пространстве (FF-ICE) и операции, основанные на траектории полета (TBO)
- 3.3. Организация потоков воздушного движения (ATFM)
- 3.4. Координация деятельности гражданских и военных органов
- 3.5. Прочие вопросы ОрВД

#### **Пункт 4 повестки дня. Создание глобальной аэронавигационной системы и роль региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG)**

- 4.1. Экономические выгоды, обеспечиваемые авиацией
- 4.2. Внедрение BBB и минимальных стандартов обслуживания
- 4.3. Внедрение ASBU для повышения эффективности
- 4.4. Реализация процессов и процедур поиска и спасания (SAR)

#### **Пункт 5 повестки дня. Возникающие проблемы**

- 5.1. Производство полетов выше эшелона полета 600
- 5.2. Производство полетов ниже 1000 футов
- 5.3. Дистанционно пилотируемая авиационная система (ДПАС)
- 5.4. Киберустойчивость

- 5.5. Другие возникающие проблемы, влияющие на глобальную аэронавигационную систему, включая беспилотные авиационные системы (дроны) и сверхзвуковые и коммерческие космические полеты

## КОМИТЕТ В

### Пункт 6 повестки дня. **Организационные вопросы в области безопасности полетов**

#### 6.1. **Стратегический план**

- 6.1.1. Концепция и обзор Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП), издание 2020–2022 гг.
- 6.1.2. Организация мониторинга эффективности обеспечения безопасности полетов; цели, задачи и показатели в издании ГПБП 2020–2022 гг.
- 6.1.3. Глобальная система контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS)

#### 6.2. **Реализация принципов управления безопасностью полетов**

- 6.2.1. Государственные программы по безопасности полетов (ГосПБП)
- 6.2.2. Системы управления безопасностью полетов
- 6.2.3. Сбор и обработка информации о безопасности полетов

#### 6.3. **Мониторинг и контроль**

- 6.3.1. Эволюция механизма непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)
- 6.3.2. Поддержка и онлайн-платформа МНМ УППКБП (OLF)

### Пункт 7 повестки дня. **Эксплуатационные риски для безопасности полетов**

- 7.1. Содействие принятию решений, основанных на полученных данных, для подготовки информации о безопасности полетов в целях управления рисками в области безопасности полетов
- 7.2. Эксплуатационные риски в области безопасности полетов на глобальном, региональном и национальном уровнях, а также роль RSOO и RASG в достижении целей ГПБП
- 7.3. Другие вопросы реализации

### Пункт 8 повестки дня. **Проблемы, возникающие в области безопасности полетов**

- 8.1. Меры по проактивному решению возникающих проблем
- 8.2. Проблемы, возникающие в области безопасности полетов

**ГЛОССАРИЙ ТЕРМИНОВ**

АКГА	Африканская комиссия гражданской авиации
АНП	Аэронавигационный план
БАС	Беспилотная авиационная система
БВС	Беспилотное воздушное судно
БЛА	Беспилотный летательный аппарат
ВГА	Ведомство гражданской авиации
ВМО	Всемирная метеорологическая организация
ВОРЛ	Вторичный обзорный радиолокатор
ВП	Вопросы протокола
ГАНП	Глобальный аэронавигационный план
ГЛОНАСС	Глобальная навигационная спутниковая система
ГосПБП	Государственная программа по безопасности полетов
ГПАБ	Глобальный план обеспечения авиационной безопасности
ГПБП	Глобальный план обеспечения безопасности полетов
ДПАС	Дистанционно пилотируемая авиационная система
ЕКГА	Европейская конференция гражданской авиации
ЕС	Европейский союз
ИАОПА	Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов
ИАТА	Международная ассоциация воздушного транспорта
ИИ	Искусственный интеллект
ИККАИА	Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности
ИФАЛДА	Международная федерация ассоциаций диспетчеров авиакомпаний
ИФАЛПА	Международная федерация ассоциаций линейных пилотов
ИФАТКА	Международная федерация ассоциаций диспетчеров воздушного движения
ИФАТСЕА	Международная федерация ассоциаций по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения
КАНСО	Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации
КНДР	Корейская Народно-Демократическая Республика
КОМЕСА	Общий рынок Восточной и Южной Африки

---

КОЕСНА	Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию
КПЭ	Ключевой показатель эффективности
МАК	Межгосударственный авиационный комитет
МНМ	Механизм непрерывного мониторинга
МСА	Международный совет аэропортов
МСДА	Международный совет деловой авиации
МСЭ	Международный союз электросвязи
МСЭ-Р	Сектор радиосвязи МСЭ
МФТ	Международная федерация транспортников
ОВД	Обслуживание воздушного движения
ОВЧ	Очень высокая частота
ООН	Организация Объединенных Наций
ОрВД	Организация воздушного движения
ПАНО	Поставщик аэронавигационного обслуживания
РПИ	Район полетной информации
РУБП	Руководство по управлению безопасностью полетов
САИ	Служба аэронавигационной информации
СУБП	Система управления безопасностью полетов
УВД	Управление воздушным движением
УППКБП	Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
ФАУ	Федеральное авиационное управление
ЦУР ООН	Цели Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития
5LNC	Пятибуквенное кодовое название
A-CDM	Совместное принятие решений в аэропорту
ACSA	Агентство по безопасности полетов в Центральной Америке
ADIZ	Опознавательная зона ПВО
ADSB	Радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение
AFI	Регион Африки/Индийского океана
AFPP	Африканская программа построения схем полетов
AFTN	Сеть авиационной фиксированной электросвязи
AGA	Аэродромы, воздушные маршруты и наземные средства

---

AGL	Над уровнем земли
AIM	Управление аэронавигационной информацией
ALoSP	Приемлемый уровень обеспечения эффективности безопасности полетов
AMHS	Система обработки сообщений ОВД
ANS	Аэронавигационное обслуживание
APAC	Бюро ИКАО в Азиатско-Тихоокеанском регионе, Бангкок
APEX	Аэропорты с высоким уровнем безопасности полетов
AR	Требуется разрешение
ARN	Сеть реестров воздушных судов
ASBU	Блочная модернизация авиационной системы
ASIAP	Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов
AST	Абуджанские цели в области безопасности полетов
ATFM	Организация потока воздушного движения
ATSEP	Персонал по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения
BBB	Ключевые компоненты
BSTF	Целевая группа по Черному морю
CBA	Технико-экономический анализ
CDM	Совместное принятие решений
CNS	Связь, навигация и наблюдение
CONOPS	Концепция производства полетов
COSCAP	Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации
CPDLC	Связь "диспетчер – пилот" по линии передачи данных
CST	Коммерческие космические перевозки
DAA	Обнаружение и предотвращение
DFMC	Двухчастотное обслуживание с использованием нескольких созвездий спутников
EANPG	Европейская группа аэронавигационного планирования
FF-ICE	Информация о полете и потоках движения для совместного использования воздушного пространства

---

FMS	Система управления полетом
FSF	Фонд безопасности полетов
FWT	Складывающиеся концы крыла
GA	Авиация общего назначения
GADSS	Глобальная система оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов
GASOS	Глобальная система контроля за обеспечением безопасности полетов
GBAS	Система функциональных дополнений наземного базирования
GEUSR	Группа экспертов, проводящая структурный анализ МНМ в рамках УППКБП
GNSS	Глобальная навигационная спутниковая система
GRSAP	Глобальный план действий по обеспечению безопасности операций на ВПП
GSG	Исследовательская группа по ГАНП
GSI	Государственный инспектор по безопасности полетов
GSI-AIR	Государственный инспектор по безопасности полетов – летная годность
GSI-OPS	Государственный инспектор по безопасности полетов – производство полетов
GSI-PEL	Государственный инспектор по безопасности полетов – выдача свидетельств персоналу
ICARD	Международные коды и условные обозначения маршрутов
IFAIMA	Международная федерация ассоциаций управления аэронавигационной информацией
IPS	Линии передачи данных и интернет-протокола
IRis	Комплексная картина риска
ISAM	Комплексная модель оценки состояния безопасности полетов
IWXXM	Модель обмена метеорологической информацией ИКАО
MET	Метеорологическое обслуживание
NCLB	"Ни одна страна не остается без внимания"
NEXTT	"Новый опыт в путешествии и технологиях"
NGAP	Следующее поколение авиационных специалистов
NOPS	Сетевые операции
OLF	Онлайновая платформа
PANS	Правила аэронавигационного обслуживания
PANS-TRG	Правила аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала

---

PASOC	Центральноамериканская программа анализа происшествий в области безопасности полетов
PBN	Навигация, основанная на характеристиках
PIRG	Группа регионального планирования и осуществления проектов
POI	Показатели результатов проектов
PPP	Государственно-частное партнерство
PPT	Проектная группа экспертов
RAIO	Региональная организация по расследованию авиационных происшествий и инцидентов
RASG	Региональная группа по обеспечению безопасности полетов
RNP	Требуемые навигационные характеристики
RSP	Программа по безопасности на ВПП
SAM	Южноамериканский регион
SAR	Поисково-спасательные операции
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика
SBAS	Спутниковая система функционального дополнения
SDCPS	Система сбора и обработки данных о безопасности полетов
SIDS	Малые островные развивающиеся государства
SIMS	Система мониторинга информации о мерах по обеспечению безопасности полетов
SMI	Внедрение системы управления безопасностью полетов
SoD	Государство разработчика
SoR	Государство регистрации
SPI	Показатели эффективности обеспечения безопасности полетов
SST	Сверхзвуковые транспортные перевозки
SWIM	Общесистемное управление информацией
TAC	Формат буквенно-цифрового кода
TAM	Система общего управления аэропорта
TBO	Операция, основанная на траектории полета
UTM	Организация движения беспилотных авиационных систем
WAKE	Турбулентностью в спутном следе

---