



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 28 повестки дня. Безопасность полетов и аэронавигационная политика

**ПРИМЕНЕНИЕ СИСТЕМЫ КЛЮЧЕВЫХ КОМПОНЕНТОВ (ВВВ)
ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ**

(Представлено 54 Договаривающимися государствами – членами² Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В предлагаемом издании *Глобального аэронавигационного плана* (ГАНП, Doc 9750) представлена концептуальная модель ключевых компонентов (ВВВ), разработанная в целях формирования основы надежной аэронавигационной системы путем определения базовых видов аэронавигационного обслуживания, необходимых для обеспечения деятельности международной гражданской авиации, а также концептуальная модель блочной модернизации авиационной системы (ASBU), в которой предусмотрено внедрение масштабируемых эксплуатационных усовершенствований по завершении работы по организации базовых видов обслуживания, определенных в качестве ВВВ.

В связи с основополагающим значением качества данных для любых базовых видов обслуживания в рамках деятельности служб аэронавигационной информации и всеобщей потребностью в обмене аэронавигационными данными и информацией отсутствие в концептуальной модели ВВВ требования об обеспечении качества предоставляемых аэронавигационных данных и информации может, с точки зрения качества данных, оказать отрицательное влияние на глобальную систему. Новая многоуровневая структура ГАНП призвана обеспечить охват всех государств и заинтересованных сторон.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) поручить ИКАО включить в систему ВВВ требование об обеспечении качества предоставляемых аэронавигационных данных и информации;
- б) поручить ИКАО разработать положения по обеспечению единообразия моделей обмена аэронавигационной информацией (АИХМ) и их эволюции в целях внедрения эксплуатационных усовершенствований в области управления аэронавигационной информацией (УАИ) в рамках концептуальной модели ASBU;
- с) поручить ИКАО продолжать оказывать поддержку процессу создания и внедрения централизованных региональных баз данных в рамках концепции AFI-CAD.

¹ Тексты на английском и французском языках представлены АКГА.

² Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральнаяафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

<i>Стратегические цели</i>	"Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	Приложение 15 "Службы аэронавигационной информации" Дос 10066 "Правила аэронавигационного обслуживания. Управление аэронавигационной информацией" (PANS-AIM) Дос 9750 "Глобальный аэронавигационный план" Дос 8126 "Руководство по службам аэронавигационной информации"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В 6-м издании ГАНП предлагается многоуровневая структура для улучшения информационного взаимодействия с высокопоставленными и техническими руководителями и охвата всех государств и заинтересованных сторон. Четырехуровневая структура состоит из глобального стратегического уровня (уровень 1), глобального технического уровня (уровень 2), регионального уровня (уровень 3) и национального уровня (уровень 4). Глобальный уровень ориентирован на оказание поддержки техническим руководителям в планировании деятельности по обеспечению базового аэронавигационного обслуживания и внедрению новых эксплуатационных усовершенствований на экономически эффективной основе.

1.2 Глобальный технический уровень характеризуется концептуальной моделью BBB, разработанной в целях формирования основы надежной аэронавигационной системы путем определения базовых видов аэронавигационного обслуживания, необходимых для обеспечения деятельности международной гражданской авиации, концептуальной моделью ASBU, предназначенной для масштабируемого внедрения соответствующей системы показателей эффективности деятельности (СПЭД), включающей в себя каталог задач по достижению основных показателей эффективности, а также основанным на результатах деятельности методом планирования внедрения эксплуатационных усовершенствований в области аэронавигации, включая каталог задач и показателей эффективности.

1.3 BBB рассматриваются в качестве независимой модели, не являющейся одним из блоков модели ASBU, поскольку они определяют базовый уровень, а не эволюционные этапы.

1.4 Обеспечение качества предоставляемых аэронавигационных данных и информации относится к модели ASBU, поскольку считается эксплуатационным усовершенствованием, которое достигается по завершении работы по организации базового обслуживания (См. DAIM-B/1 "Обеспечение качества предоставляемых аэронавигационных данных и информации").

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В сфере деятельности традиционных служб аэронавигационной информации (САИ) произошли существенные изменения, связанные с выпуском 16-го издания Приложения 15 "Службы аэронавигационной информации" и нового документа "Правила аэронавигационного обслуживания. Управление аэронавигационной информацией" (PANS-AIM, Дос 10066), в которых предусмотрено применение цифровых технологий обработки информации путем внедрения различных массивов данных (сборника аэронавигационной информации (AIP), данных о местности

и препятствиях, картографических данных аэродрома и данных о схемах полетов по приборам), а также изложены требования к каталогу аэронавигационных данных.

2.2 Кроме того, процесс внедрения цифровых технологий требует стандартизации обмена информацией на государственном, региональном и глобальном уровнях. Помимо этого, в такой высокоавтоматизированной среде, как организация воздушного движения (ОрВД), необходимо обеспечивать и гарантировать качество и точность данных во всей цепочке данных по причине большого числа составителей и конечных пользователей данных в цепочке.

2.3 В процессе перехода от САИ к УАИ основное внимание уделяется качеству данных с акцентом на системы менеджмента качества (СМК) и обмен этой цифровой информацией с использованием стандартных моделей общесистемного управления информацией (SWIM), таких как АИХМ, при выдвигании на передний план глобального характера управления аэронавигационной информацией как одного из видов обслуживания.

3. ВЫВОДЫ

3.1 В связи с основополагающим значением качества данных для любых базовых видов обслуживания в области управления аэронавигационной информацией и всеобщей потребностью в обмене аэронавигационными данными и информацией локализация стандартов обслуживания в виде региональных или национальных целевых показателей может, с точки зрения качества данных, оказать отрицательное влияние на глобальную систему.

3.2 Отсутствие в концептуальной модели ВВВ требования об обеспечении качества предоставляемых аэронавигационных данных следует рассматривать в качестве компромисса между достижением целевых показателей (соблюдения минимальных требований к надежной аэронавигационной системе) и выполнением приоритетной задачи по обеспечению безопасности полетов. Кроме того, регионы с низким уровнем темпов перехода от САИ к УАИ могут недооценивать важность обеспечения качества предоставляемых аэронавигационных данных и информации, что в конечном счете отрицательно скажется на достижении основной цели многоуровневой структуры ГАНП, заключающейся в охвате всех государств или заинтересованных сторон.

— КОНЕЦ —