



Международная _____ организация
гражданской авиации

AN-Conf/13-WP/137¹
13/9/18

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ А

Пункт 4 повестки дня. Создание глобальной аэронавигационной системы и роль региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG)
4.3. Внедрение ASBU для повышения эффективности

РОЛЬ ПОСТАВЩИКОВ АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И ЭКСПЛУАТАНТОВ АЭРОДРОМОВ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ОБЪЕКТИВНОГО ИЗМЕРЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ВЫГОД АВИАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ

(Представлено Колумбией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) (Doc 9750), Региональный аэронавигационный план (ANP) и Национальный аэронавигационный план (NANP) являются инструментами планирования, призванными создать условия для удовлетворения растущих потребностей системы гражданской авиации и обеспечения безопасности полетов посредством выработки единой долгосрочной стратегии. Блочная модернизация авиационной системы (ASBU) основана на использовании поэтапного подхода и направлена на оказание помощи государствам в процессе внедрения эксплуатационных усовершенствований с учетом их конкретных потребностей и с использованием дифференцированного, гибкого и варьируемого по масштабу подхода.

Для выявления пробелов на основе прогнозируемого уровня потребления, а также активного внедрения модулей ASBU, предусмотренных в ГАНП, необходимо дать ответ на такие вопросы, как: какова на сегодняшний день пропускная способность? или каков предлагаемый уровень обслуживания по сравнению с ожидаемым?

Помочь ответить на эти вопросы может изучение процесса управления техническим обслуживанием, который осуществляется эксплуатантами воздушных судов или организациями технического обслуживания и который также должен использоваться поставщиками аэронавигационного обслуживания (ПАНО) и эксплуатантами аэродромов (АО) без изменения набора требований. Иными словами, ПАНО и АО должны осуществлять управление техническим обслуживанием процесса предоставления аэронавигационных услуг в том, что касается

¹ Документ на испанском языке представлен Колумбией.

организации, компетентности персонала, технической документации, средств связи, инструментов и записи.

Благодаря этому процессу управления, предлагаемый в настоящее время уровень обслуживания, а также эффективность деятельности можно контролировать с помощью ключевых показателей эффективности (КПЭ) в различных основных областях измерения эффективности (КРА). Например: безопасность полетов, пропускная способность, окружающая среда или эффективность, а также доступность, охват, точность или целостность. Это объективный метод принятия решений о том, какие эксплуатационные усовершенствования и связанные с ними технологии необходимы и когда, где и каким образом их следует внедрять в соответствии с ASBU в рамках ГАНП.

Это является завершающим этапом цикла предоставления навигационного и аэропортового обслуживания, включающего стадии планирования (планы) - создания (обеспечение уровней обслуживания) - проверки (измерение, мониторинг, анализ показателей) - действия (внедрение усовершенствований на основе информации), который позволяет обеспечивать процесс непрерывного улучшения.

Действия: Конференции предлагается согласиться с приведенной в пункте 3.2. рекомендацией.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) (Дос 9750), Региональный аэронавигационный план (ANP) и Национальный аэронавигационный план (NANP) призваны способствовать "целенаправленным" преобразованиям, которые разрабатываются с учетом эксплуатационных требований. В связи с этим решения должны приниматься на основе анализа результатов объективных измерений.

1.2 Поэтому необходимо определить текущий и будущий уровни обслуживания, чтобы установить несоответствие между потребностями пользователей авиационной системы (эксплуатационные ожидания) и предоставляемым уровнем обслуживания. Это поможет осуществить жесткое планирование эксплуатационных улучшений посредством блочной модернизации авиационной системы (ASBU) в рамках NANP. В этой связи необходимо дать ответы на такие вопросы, как: Какова в данный момент предлагаемая пропускная способность? Каковы эксплуатационные потребности сейчас, через 10 лет, через 20 лет? Каков уровень предлагаемого обслуживания? Этот анализ позволит получить необходимую информацию для понимания текущей ситуации и дальнейшего направления развития в рамках каждой цепи поставленных задач (области аэронавигационной системы) в пределах блоков ASBU (0, 1, 2, 3), предусмотренных в ГАНП.

1.3 В *Руководстве по глобальным характеристикам аэронавигационной системы* (Дос 9883) предлагаются показатели по одиннадцати основным областям измерения эффективности (КРА): доступ и равенство; пропускная способность; эффективность [полетов]; окружающая среда [воздействие], безопасность полетов, экономическая эффективность, гибкость, глобальная функциональная совместимость, участие сообщества ОрВД, предсказуемость и

авиационная безопасность. С помощью этих одиннадцати показателей классифицируются эксплуатационные выгоды, отвечающие ожиданиям пользователей авиационной системы.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 С другой стороны, процесс управления техническим обслуживанием, применяемый как при проектировании, так и при эксплуатации воздушных судов, доказала свою эффективность с точки зрения снижения рисков в области безопасности полетов. Эксплуатация воздушного судна осуществляется на основе тщательным образом организованного процесса, который включает в себя такие элементы, как: организация, компетентность персонала (образование, обучение), техническая документация (программа технического обслуживания, руководства, процессы, процедуры), средства связи, инструменты и запись.

2.2 Поэтому желательно, чтобы поставщики аэронавигационного обслуживания (ПАНО) и эксплуатанты аэродромов (АО) оказывали входящие в их компетенцию услуги, основываясь на тех же требованиях, которые предъявляются к управлению техническим обслуживанием, так как они в равной степени отвечают за обеспечение надлежащего уровня безопасности полетов, особенно учитывая тот факт, что зачастую они рассматриваются в качестве последнего средства при возникновении аварийной ситуации в полете.

2.3 В общем контексте авиационной системы каждая подсистема участвует в процессе на своем уровне, подобно уравнению с несколькими переменными, что позволяет установить, например, потенциал в основных областях измерения эффективности перечисляемых ПАНО или АО.

2.4 Эта цель может быть достигнута благодаря осуществлению управления техническим обслуживанием, в рамках которого составляются уравнения и проводятся их сравнения с целью предоставить в режиме реального времени информацию об уровне обслуживания инфраструктуры, которая обеспечивает эксплуатацию. В этом случае инфраструктура формируется из "подсистем" ПАНО или АО (т. е. систем связи, радиосвязи, систем наблюдения за управлением воздушным движением (УВД), взлетно-посадочных полос, пожарной техники и т. д.) которые оказывают влияние на авиационную систему и к которым должны применяться такие же строгие требования, как и к воздушным судам. Ниже приведена диаграмма для наглядной демонстрации данного предложения.



Диаграмма. Элементы процесса управления техническим обслуживанием ПАНО или АО

2.5 Иными словами, при надлежащем управлении техническим обслуживанием, осуществляемым ПАНО или АО, могут быть рассчитаны показатели для того, чтобы установить текущий уровень обслуживания (базовый уровень), проанализировать информацию в целях принятия решений (на основе разницы между предлагаемым уровнем и уровнем, ожидаемым пользователями) и определить, где требуются усовершенствования, предусмотренные ASBU в рамках ГАНП, а также когда и каким образом их следует внедрять.

2.6 Таким образом завершается цикл планирования (NANP): создание (обеспечение уровней обслуживания), проверка (измерение, мониторинг, анализ показателей), действия (осуществление усовершенствований на основе данных) в рамках процесса предоставления навигационного и аэропортового обслуживания, что позволяет обеспечивать постоянное совершенствование.

3. ВЫВОД

3.1 ПАНО и АО влияют на имеющийся уровень обслуживания и безопасности полетов (так же, как и эксплуатанты воздушного судна или мастерские по техническому обслуживанию воздушных судов); поэтому было бы желательно, чтобы ко всем заинтересованным сторонам применялся одинаковый уровень требований. Одним из способов достижения этой цели является обеспечение того, чтобы в процессе предоставления обслуживания в рамках своей компетенции ПАНО и АО учитывали, по меньшей мере, такие элементы, как: организация, компетентность персонала, техническая документация, средства связи, инструменты и запись, так как данные элементы уже включены в процедуру управления техническим обслуживанием. При наличии этих минимальных элементов подтверждаются уровни предлагаемого обслуживания согласно КРА, а также эксплуатационные выгоды после реализации предлагаемого усовершенствования NANP.

3.2 Это послужило бы основой для создания общей системы последовательных и сопоставимых показателей для измерения ожидаемых выгод (КРА) с определением минимального уровня достижимых целевых показателей таким образом, чтобы они позволяли решать все необходимые вопросы на уровне государства и обеспечили бы возможность внесения изменений на региональном уровне для достижения целей международной системы гражданской авиации, установленных ИКАО в ГАНП.

3.3 С учетом вышеизложенной информации, Конференции предлагается согласиться со следующими рекомендациями:

Рекомендация 1.2/х. Повышение эффективности воздушной навигации и процесса измерения посредством использования блочной модернизации авиационной системы (ASBU)

Конференции рекомендуется:

обратиться к ИКАО с просьбой стандартизировать, путем разработки Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и/или правил аэронавигационного обслуживания (PANS), основанные на показателях требования к поставщикам аэронавигационного обслуживания (организация воздушного движения, управление аэронавигационной информацией (AIM); метеорологическое обслуживание (MET); поиск и спасание (SAR); связь, навигация и наблюдение (CNS) и аэродромы (Doc 9137 "*Руководство по аэропортовым службам*")).

— КОНЕЦ —