

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 28 повестки дня. Безопасность полетов и аэронавигационная политика****ВЗАИМОСВЯЗЬ НАЦИОНАЛЬНОГО АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ПЛАНА,  
СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКИМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ  
И СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ**

(Представлено Колумбией при поддержке государств – членов  
Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА))<sup>2</sup>

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Настоящий рабочий документ касается бесперебойного взаимодействия между поставщиками аэронавигационного обслуживания (ПАНО) и эксплуатантами аэродромов (АО), национальными аэронавигационными планами, системами управления техническим обслуживанием (MMS) и системами управления безопасностью полетов (СУБП) в целях принятия надлежащих, своевременных и экономически эффективных решений по минимальному базовому обслуживанию в рамках системы ключевых компонентов (ВВВ) и эксплуатационным усовершенствованиям (в отношении аэронавигационного потенциала, гибкости, интероперабельности, безопасности полетов и предсказуемости), требуемым в рамках концепции блочной модернизации авиационной системы (ASBU).

**Действия:** Ассамблее предлагается поручить ИКАО совместно с группами экспертов из государств разработать инструктивный материал по взаимодействию национальных аэронавигационных планов, MMS и СУБП, с тем чтобы можно было принимать экономически эффективные решения в рамках ВВВ и концепции ASBU.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Дос 9750, <i>Глобальный аэронавигационный план</i> (ГАНП), 6-издание, веб-версия AN-Conf/13-WP25, представлено Секретариатом AN-Conf/13-WP137, представлено Колумбией (13 сентября 2018 года) AN-Conf/13-WP/311, <i>Доклад Комитета А Конференции по пункту 4 повестки дня</i> (18 октября 2018 года)

<sup>1</sup> Документ на испанском языке представлен Колумбией.

<sup>2</sup> Аруба, Белиз, Боливия, Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Чили, Эквадор и Ямайка.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 ВВВ, основанные на Стандартах и Рекомендуемой практике (SARPS) для предоставления аэронавигационного обслуживания и эксплуатации аэродромов, являются основой для достижения прогресса в рамках ASBU согласно *Глобальному аэронавигационному плану* (ГАНП, Doc 9750).

1.2 Соответственно, государствам следует обеспечить, чтобы национальные аэронавигационные планы включали ВВВ, поскольку они обеспечивают безопасность полетов при предоставлении и поддержании обслуживания, предлагаемого пользователям воздушного пространства.

1.3 Решения принимаются на основе данных, полученных на основе MMS ПАНО и АО.<sup>3</sup> Например, уровень эффективности (например, доступность, точность, охват, целостность и непрерывность), потенциал и среднее время между сбоями могут определять приоритеты, установленные в национальном аэронавигационном плане в поиске экономически эффективных решений.

1.4 Кроме того, СУБП ПАНО и АО используют данные, полученные из различных источников, таких как MMS, для идентификации угроз и событий, связанных с безопасностью полетов.

1.5 В свою очередь в СУБП в качестве исходных данных для национальных аэронавигационных планов могут быть определены потребности, вытекающие из анализа и оценки рисков для безопасности полетов.

## 2. АНАЛИЗ

2.1 MMS является надежным инструментом получения данных, позволяющих определить истинное состояние предлагаемых услуг и эффективно установить цели их совершенствования.

2.2 MMS обеспечивает возможность измерения результатов деятельности (на основе показателей эффективности) и позволяет определить базовый уровень для выявления новых эксплуатационных потребностей.

2.3 Эксплуатационные усовершенствования, выявленные на основе нынешних показателей работы аэронавигационной системы, обеспечивают прозрачность существенных инвестиций, поскольку они будут связаны с ожидаемыми эксплуатационными выгодами для пользователей, которые сформулированы в национальных аэронавигационных планах.

2.4 Генерируемые при помощи MMS данные и информация могут быть частью оценки эффективности аэронавигационной системы.

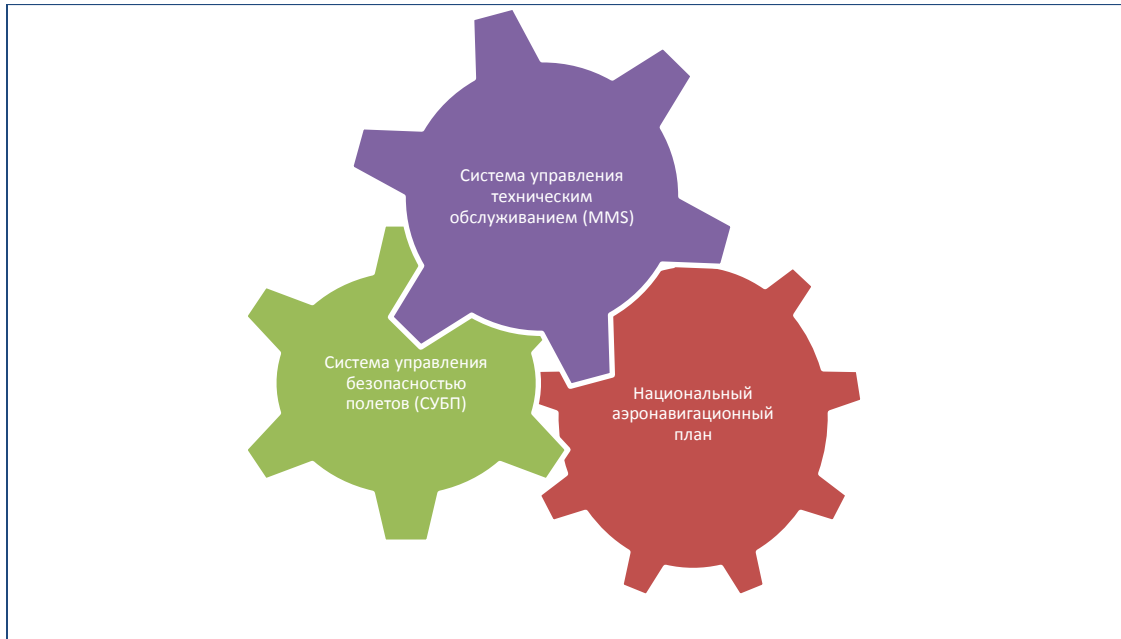
2.5 Генерируемые при помощи MMS данные и информация являются ценным источником данных для СУБП и могут использоваться для анализа рисков и событий, связанных с

---

<sup>3</sup> MMS охватывает политику, цели, организационные аспекты, распределение ответственности, методы технического обслуживания, инструменты и записи, руководства и другие элементы таким же образом, как и процедуры эксплуатанта воздушных судов, поскольку ПАНО и АО способствуют обеспечению безопасности полетов.

безопасностью полетов. СУБП, в свою очередь, вносит ценный вклад в работу по определению приоритетов в национальных аэронавигационных планах.

2.6 С учетом вышеизложенного, эти три инструмента должны бесперебойно взаимодействовать друг с другом, чтобы способствовать созданию высокоэффективной, масштабируемой и интегрированной аэронавигационной системы.



### 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Аэронавигационная система обеспечивает и поддерживает при помощи MMS аэронавигационное и аэродромное обслуживание в соответствии с Чикагской конвенцией и Приложениями к ней (ВВВ). Эта система должна быть усовершенствована с упором на повышение ее эффективности (11 основных областей измерения эффективности), обеспечивая при этом безопасность полетов. Таким образом, национальный аэронавигационный план, СУБП и MMS должны эффективно взаимодействовать друг с другом для достижения экономически эффективных усовершенствований аэронавигационной системы.

— КОНЕЦ —