



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 39 повестки дня. Переход от использования служб аэронавигационной информации (САИ) к управлению аэронавигационной информацией (УАИ)

ПЕРЕХОД ОТ САИ К УАИ

(Представлено Боливарианской Республикой Венесуэла)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе изложены общие принципы, лежащие в основе некоторых рекомендаций, предназначенных для надлежащего выполнения второго этапа *"Поэтапного плана перехода от служб аэронавигационной информации (САИ) к управлению аэронавигационной информацией (УАИ)"*.*

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) надлежащим образом принять к сведению содержание этого документа;
- б) принять в расчет трудности, изложенные в настоящем документе, и одобрить координационные меры, направленные на обеспечение успешного перехода;
- с) рекомендовать Совету предпринять необходимые меры, направленные на принятие скоординированных между ИКАО, государствами, отраслью и поставщиками обслуживания действий.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью D
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	<i>"Поэтапный план перехода от САИ к УАИ"</i> (1-е издание, 2009 г.) Дос 9750, <i>Глобальный аэронавигационный план</i> Дос 9828, <i>Доклад 11-й Аэронавигационной конференции (2003)</i>

¹ Документ на испанском языке представлен Венесуэлой.

* Далее в работе упоминается как дорожная карта.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Одиннадцатая Аэронавигационная конференция (AN-Conf/11), проведенная в Монреале в сентябре 2003 года, одобрила эксплуатационную концепцию и признала, что службы аэронавигационной информации (САИ) станут одними из наиболее ценных и важных служб в рамках глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения (ОрВД). Поскольку глобальная эксплуатационная концепция ОрВД основывается на принятии решений в рамках сотрудничества, необходимо располагать высококачественной аэронавигационной и метеорологической информацией, представленной в надлежащее время в электронном формате, а также информацией о воздушном пространстве и организации потоков движения. Несколько рекомендаций AN-Conf/11 конкретно закрепляют важное значение аэронавигационной информации.

1.2 В июне 2006 года в Мадриде (Испания) прошел Глобальный Конгресс САИ. Данное мероприятие явилось результатом сотрудничества Европейской организации по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ) и ИКАО. На Конгрессе рассматривался вопрос об основополагающей роли САИ в постоянно меняющихся условиях ОрВД и отмечалось, что появление основанных на применении компьютеров авиационных систем, зональной навигации (RNAV), требуемых навигационных характеристиках (RNP) и формулирование требований ОрВД привело к введению новых требований в области САИ в отношении качества и точности данных. В результате этого предусматривается переход от функции САИ к функции управления информацией, применительно к которой оговариваются новые требования, обязанности и сфера действия, с тем чтобы удовлетворить новые потребности и располагать возможностью справиться с новыми запросами в части необходимой информации, а также регулировать процесс предоставления такой информации.

1.3 Конгресс поддержал рекомендации AN-Conf/11, относящиеся к аэронавигационной информации, и дал начало процессу проведения общего пересмотра, предусматривающего определение вида, характера и содержания стратегии перехода от САИ, сосредоточенной на конкретной продукции, к управлению аэронавигационной информацией (УАИ), основанной на базах данных с более широкими возможностями. Исходя из критически важного значения аэронавигационной информации для обеспечения безопасности полетов, Конгресс согласился, что в целях избежания будущих расхождений по этому вопросу ИКАО следует возгласить процесс перехода от САИ к УАИ. Поэтому Конгресс подготовил проект десяти рекомендаций, содержащих просьбы к ИКАО о предпринятии соответствующих мер или получении от государств и международных организаций соответствующей помощи.

1.4 В сентябре 2007 года 36-я сессия Ассамблеи признала необходимость поддержать рекомендации Конгресса и обратилась с просьбой в части улучшения координации деятельности между государствами и международными организациями.

2. РАЗРАБОТКА

2.1 С учетом того, что предоставление аэронавигационной информации основывается на ее предполетной доставке и что процесс ее распространения в будущем должен осуществляться в рамках удовлетворения требований, предъявляемых всеми элементами системы ОрВД на всех этапах полета, при управлении данной системой потребуются использовать и передавать данные и информацию, которые считаются крайне необходимыми для правильного функционирования элементов системы.

2.2 В зависимости от мер, принимаемых государствами и регионами для завершения перехода были приняты в расчет следующие соображения:

- a) новая концепция имеет в виду, что необходимо принять меры, гарантирующие единообразные действия всех регионов мира, или, по крайней мере, их сотрудничество друг с другом в целях обеспечения глобальной функциональной совместимости, основанной на общих стандартах и процедурах;
- b) при введении новых поправок к Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) необходимо предпринять аналогичные меры. Таким же образом необходимо рассмотреть институциональные, юридические и технические вопросы.

2.3 Переход сопровождается следующими трудностями:

- a) требования к обеспечению надежного и эффективного управления аэронавигационной информацией (УАИ) не были четко определены; принятие модели обмена аэронавигационной информацией, разрабатываемой в рамках новых требований Приложения 4 "Аэронавигационные карты" и Приложения 15 "Службы аэронавигационной информации", которые регулируют вопросы предоставления аэронавигационной информации и карт в электронном виде;
- b) положения Приложений 4 и 15 и соответствующего инструктивного материала требуют задействования концептуальных средств, обеспечивающих стандартизованной аэронавигационной информацией с целью реализовать функцию глобального обмена данными в цифровом формате. Эти Приложения должны включать дополнительные положения, относящиеся к стандартам на обеспечение стандартизации применительно к созданию AIP в цифровом формате посредством использования прикладного программного обеспечения. Аналогичным образом необходимо провести соответствующее обновление Doc 8126;
- c) в целях обеспечения согласованности и увязки различных компонентов эксплуатационной концепции и реализации функций САИ необходимо осуществлять обмен аэронавигационной информацией, которая должна использоваться различными службами и пользователями, а также управление ею, учитывая при этом функциональную совместимость будущей и нынешней систем. Одна из важнейших задач эффективного перехода к УАИ заключается в том, чтобы определить, какие сети данных должны использоваться для обмена новыми продуктами, какой информацией можно обмениваться по Интернету общего пользования и какая информация потребует использования защитных систем. Эти вопросы еще не были заданы;
- d) необходимо определить, какие людские ресурсы потребуются для будущих систем УАИ. Эта задача предусматривает определение квалификации сотрудников, которые потребуются в будущем, средств, используемых для подтверждения их квалификации, а также подготовки инструкций и учебных материалов. Потребуется определить необходимый глобальный механизм,

обеспечивающий управляемое развитие моделей и предоставление соответствующей поддержки;

- е) в любой системе САИ, основанной на использовании сетей управления аэронавигационной информацией, главным звеном которой является УАИ, необходимо учитывать, что некоторые данные, которые используются военными властями, органами национальной безопасности, авиаперевозчиками или эксплуатантами аэропортов имеют конфиденциальный характер, или же такая конфиденциальность данных обуславливается соображениями отрасли. Конфиденциальные данные требуют обеспечения соответствующей защиты и принятия необходимых мер, направленных на предотвращение любого несанкционированного использования таких данных, что достигается посредством применения процедур ограничения доступа и выполнения необходимых работ по анализу и контролю; кроме того, необходимо создать систему, позволяющую выявлять неблагоприятные ситуации, которые могут отрицательно сказаться на управлении аэронавигационной информацией.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Боливарианская Республика Венесуэла настоятельно рекомендует проанализировать и уточнить этапы, описанные в дорожной карте перехода от САИ к УАИ, в соответствии с общими концепциями ОрВД, с тем чтобы подвести под этот план твердую основу.

3.2 Эти изменения должны быть увязаны с четко определенными потребностями, оговоренными в Эксплуатационной концепции ОрВД, а не нацеленными на общие требования, как это имеет место в настоящее время.

3.3 В целях обеспечения эффективности текущего перехода к УАИ в рамках восьмой меры второго этапа необходимо определить:

- а) сети данных, используемые для обмена новыми продуктами;
- б) информацию, которой можно обмениваться по Интернету общего пользования;
- с) вид информации, требующей обеспечения гарантии данных.

3.4 Мы рекомендуем изучить возможность интеграции новой надежной системы управления информацией, поскольку 2-й этап дорожной карты предусматривает определение стандартов обмена аэронавигационными данными.

3.5 На 2-м этапе реализации дорожной карты следует определить стандарты обмена данными с однозначными идентификаторами.

3.6 ИКАО должна по-прежнему оказывать государствам помощь в их регионах по определению систем управления аэронавигационной информацией (УАИ) и взять на себя разработку проекта дополнительных рекомендаций, направленных на обеспечение эффективного перехода.