



АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 29 повестки дня. Безопасность полетов. Мониторинг и анализ

ЕВРОПЕЙСКАЯ СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ИНИЦИАТИВА В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(Представлено Литвой от имени Европейского союза и его государств-членов¹, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации² и ЕВРОКОНТРОЛем)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Европейская стратегическая инициатива по безопасности полетов (ESSI) начала действовать в 2006 году и к настоящему моменту полностью сформировалась. Это добровольное и финансируемое из частных источников партнерство, ставящее своей целью дальнейшее укрепление безопасности полетов в Европе и по всему миру в интересах европейских граждан. Используя материальную базу и административно-управленческий потенциал Европейского агентства по безопасности полетов (ЕАБП), но, не являясь собственностью этой организации, ESSI объединяет европейские авиационные полномочные органы, представителей отрасли и международных партнеров в лице ИКАО и ФАУ, и с 2010 года управляется в соответствии с требованиями ИСО 9001:2008. Она вносит существенный вклад в развитие и реализацию Европейского плана по безопасности полетов и выпустила целый ряд документов по управлению безопасностью полетов и содействию обеспечения безопасности полетов.

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Сербия, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Европейская стратегическая инициатива в области безопасности полетов (ESSI)³ была введена в действие ЕАПБ в апреле 2006 года в качестве преемницы Объединенной инициативы в области безопасности полетов, инициированной ранее Объединенными авиационными администрациями. Ее создание было описано в документе WP/195, представленном на 36-й сессии Ассамблеи ИКАО, а доклад о ходе ее исполнения был представлен в документе WP/198 на следующей сессии в 2010 году. Настоящий информационный документ посвящен деятельности и достижениям в рамках ESSI за последние три года.

1.2 За время своего существования ESSI способствовала переоценке и приданию нового импульса совместным усилиям по обеспечению безопасности полетов в Европе с учетом новых целей, нового, основанного на партнерстве подхода к взаимоотношениям между отраслью и регламентирующими органами, а также нового процесса. Теперь это уже полностью сформировавшаяся инициатива, реализуемая в форме добровольного и финансируемого из частных источников партнерства, ставящего своей целью дальнейшее укрепление безопасности полетов в Европе и по всему миру в интересах европейских граждан. ESSI использует материальную базу ЕАПБ, хотя и не принадлежит ей, а участвуют в ее деятельности представители государств, входящих в ЕАПБ и ЕКГА, объединяя европейские авиационные полномочные органы с представителями отрасли и международных партнеров в лице ИКАО и американского ФАУ. В деятельности в рамках ESSI участвуют более 150 гражданских и военных организаций, с превалирующим представительством гражданского сегмента.

1.3 ESSI продолжила и углубила свое сотрудничество с Группой по безопасности полетов коммерческой авиации США (CAST) и с другими крупными мировыми инициативами в области безопасности полетов, такими как Международная группа по безопасности полетов вертолетов (IHST) и Объединенный руководящий комитет для авиации общего назначения США (GA JSC), а также с ИКАО в рамках таких ее инициатив, как Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) и Региональная европейская группа по безопасности полетов для Европейского региона (RASG-EUR).

1.4 Используя административно-управленческий потенциал ЕАПБ, ESSI с 2010 года управляется в соответствии с требованиями ИСО 9001:2008.

1.5 ESSI по-прежнему включает три компонента: Европейскую группу по вопросам безопасности полетов коммерческой авиации (ECAST), Европейскую группу по обеспечению безопасности полетов вертолетов (EHST) и Европейскую группу по обеспечению безопасности полетов авиации общего назначения (EGAST). Она вносит свой вклад в развитие и реализацию Европейского плана по безопасности полетов и выпустила целый ряд документов по управлению безопасностью полетов и содействию обеспечения безопасности полетов.

³ <http://www.easa.eu.int/essi/>

2. **ЕВРОПЕЙСКАЯ ГРУППА ПО ВОПРОСАМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ КОММЕРЧЕСКОЙ АВИАЦИИ**

2.1 ECAST⁴ – это подразделение ESSI, занимающееся вопросами безопасности полетов коммерческих воздушных транспортных средств (CAT) с неподвижным крылом. Руководимая сопредседателями из ЕАПБ и ИКАО, ECAST включает более 75 организаций и сотрудничает с американской программой CAST, программой COSCAP ИКАО и инициативой RASG-EUR ИКАО. Деятельность ее участников направлена, прежде всего, на анализ безопасности полетов, системы управления безопасностью полетов (СУБП) и культуру безопасности полетов, безопасность операций на ВПП, безопасность наземных операций, анализ полетных данных (FDM) и перспективы безопасности полетов.

2.2 ECAST определила передовую практику в деле организации СУБП и выпустила инструктивный материал по оценке культуры безопасности полетов, распознаванию опасных факторов и управлению факторами риска. Действующая в рамках ECAST Рабочая группа по решениям в области управления факторами риска авиакомпаний опубликовала инновационный метод оценки эксплуатационных факторов риска (под названием ARMS) для авиакомпаний и других авиационных организаций. Оценка факторов риска – одна из самых сложных составляющих процесса управления факторами риска.

2.3 ECAST спонсировала 2-е издание *Европейского плана действий по предупреждению несанкционированного выезда на ВПП*, опубликованного ЕВРОКОНТРОЛем. Большое количество заинтересованных сторон в Европе и во всем мире также обращают пристальное внимание на проблему выезда за пределы ВПП, и в январе 2013 года первое издание *Европейского плана действий по предупреждению выезда за пределы ВПП* вышло в свет. Этот документ был разработан рабочей группой под руководством ЕВРОКОНТРОЛЯ и при поддержке ECAST.

2.4 ECAST также образовала Рабочую группу по безопасности наземных операций, результатом работы которой станут предложения для программы подготовки в области безопасности при проведении наземного обслуживания, исследование по вопросу человеческого фактора в обеспечении безопасности при операциях на перроне, а также программа подготовки по управлению перронными ресурсами и учебные материалы для нее. Рабочая группа уже внесла свой вклад в подготовку первого издания Руководства ИАТА по организации наземного обслуживания, вышедшее в 2012 году, и настойчиво рекомендует использование всей серии материалов ИАТА по вопросам наземного обслуживания: Руководства по обработке грузов в аэропорту, Программы ИАТА по проведению проверок безопасности наземных операций (ISAGO), Руководства ИАТА по организации наземного обслуживания и Базы данных об ущербе, понесенном в ходе наземных операций.

2.5 Форум европейских эксплуатантов по анализу полетных данных (FDM) представляет собой добровольное объединение, образованное под эгидой ECAST. Его задачей является помощь эксплуатантам в реализации программы FDM и извлечении предлагаемых ею преимуществ в области безопасности полетов путем обмена передовой практикой. Список участников форума был расширен и в настоящее время включает европейских и неевропейских эксплуатантов ВС, их ассоциации, ассоциации летных экипажей, производителей воздушных судов, научно-исследовательские и образовательные организации, а также отраслевые

⁴ <http://www.easa.eu.int/essi/ecast>

регламентирующие органы. В 2012 и 2013 годах форум организовал и успешно провел две конференции в Кельне.

2.6 ЕАПБ имеет опыт сотрудничества с Группой по перспективным проблемам безопасности полетов, представляющей как ЕСАСТ, так и американскую САСТ, по вопросам будущего безопасности полетов (изучающей сегодня факторы риска завтрашнего дня). В 2012 году проектная группа под руководством ЕАПБ опубликовала *Методологию оценки будущих факторов риска, подготовленную по результатам работы Секции новых проблем, созданной в рамках Европейского плана по обеспечению безопасности полетов*⁵.

3. **ЕВРОПЕЙСКАЯ ГРУППА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ВЕРТОЛЕТОВ (ЕНЕСТ)**

3.1 ЕНЕСТ⁶ представляет собой подразделение ESSI, занимающееся вертолетами, и европейское подразделение Международной группы по безопасности полетов вертолетов (IHST). Она играет важную роль в разработке раздела Европейского плана по обеспечению безопасности полетов, посвященного вертолетам.

3.2 Общемировой коэффициент аварийности у гражданских вертолетов значительно выше, чем у воздушных судов с неподвижным крылом. Даже несмотря на недостаток данных по некоторым регионам и определенным видам операций, коэффициент аварийности гражданских вертолетов может быть оценен примерно как 0,8 на 100 000 часов налета.

3.3 IHST была образована в США в 2006 году с целью добиться к 2016 году 80-процентного снижения коэффициента аварийности как для гражданских, так и для военных операций. ЕНЕСТ была образована в конце 2006 года для решения специфических вопросов безопасности полетов вертолетов в Европе. Она объединяет производителей вертолетов и их смежников, эксплуатантов, регламентирующие органы, технические и пилотские ассоциации, исследовательские институты, органы по расследованию авиационных происшествий и отдельных военных эксплуатантов со всей Европы. Сопредседателями ЕНЕСТ являются представители ЕАПБ, Европейского комитета эксплуатантов вертолетов (ЕНОС) и компании Еврокоптер, а участвуют в ее работе около 50 организаций, занимающихся широким спектром авиационных операций с применением вертолетов – от коммерческих воздушных перевозок до специальных операций (авиационные спецработы), и от деятельности авиации общего назначения до осуществления летной подготовки.

3.4 ЕНЕСТ имеет в своем составе аналитическую группу (Европейская группа анализа безопасности полетов вертолетов), исполнительную группу (Европейская группа обеспечения безопасности полетов вертолетов), образованную из нескольких подгрупп, специализирующихся на обучении, СУБП и операциях, технологиях, обслуживании и регулировании, а также коммуникационную группу. В 2010 году она опубликовала доклад об итогах анализа 305 авиационных происшествий с участием вертолетов, произошедших в 2000–2005 гг., на базе которого были сформированы пять исполнительных подгрупп, специализирующихся на подготовке, СУБП и операциях, технологиях, обслуживании и аспектах регулирования.

⁵ <http://www.easa.eu.int/sms>

⁶ <http://www.easa.eu.int/essi/ehest>

3.5 Результаты работы ENEST включают инструктивный материал по управлению обеспечением безопасности полетов, основанный на опубликованных в 2012 году Европейских правилах выполнения операций и допустимых мерах соответствия системам управления, а также на нескольких брошюрах и видеоматериалах, посвященных высокоприоритетным проблемам безопасности полетов. К ним относятся потеря управления в условиях плохой видимости, состояние вихревого кольца, потеря эффективности хвостового винта, статический и динамический переворот, предполетная оценка рисков, мастерство пилотирования вертолета, посадка вне аэродрома, принятие решения пилотом, оценка рисков в процессе подготовки, авторотация в процессе подготовки, а также порядок перевозки пассажиров. Группа EHSIT в сотрудничестве с IHST также опубликовала инструктивный материал по обслуживанию, а в настоящее время разрабатывает руководство для инструкторов по подготовке летных экипажей.

4. **ЕВРОПЕЙСКАЯ ГРУППА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ (EGAST)**

4.1 Образованная в конце 2007 года, EGAST⁷ – третья группа в составе ESSI, занимающаяся воздушными судами авиации общего назначения (АОН) с неподвижным крылом. В Европе, как и в других регионах мира, это достаточно рассредоточенное сообщество, использующее воздушные суда для спорта и отдыха в самых различных проявлениях, от полетов на воздушных судах с мотором, воздушных шарах и планерах, до недавно появившихся скай-серфинга, полетов на сверхлегких летательных аппаратах и парапланах.

4.2 EGAST опирается в своей деятельности на существующие инициативы, предпринимаемые на национальном уровне или в рамках производителей, организаций и объединений авиации общего назначения, а ее сопредседателями являются ЕАПБ, Европейский совет авиационных выставок (ЕАС) и Европейский совет по поддержке авиации общего назначения (ЕСОGAS). Группа объединяет более 50 организаций и на международном уровне сотрудничает с Объединенным руководящим комитетом для авиации общего назначения, сопредседателем которого является ФАУ, а также с Фондом безопасности полетов Ассоциации владельцев и пилотов воздушных судов (АОПА).

4.3 Целью EGAST является дальнейшее укрепление безопасности полетов авиации общего назначения путем содействия обеспечению безопасности полетов, обучения и обмена передовой практикой. Ее деятельность организована по четырем направлениям: анализ данных на уровне европейского региона, содействие обеспечению безопасности полетов, взаимодействие с исследовательскими организациями и обмен информацией.

4.4 EGAST определяет тематику, разрабатывает и распространяет брошюры по безопасности полетов и видеоматериалы, предназначенные для более широкого ознакомления пилотов и европейского сообщества авиации общего назначения в целом с вопросами осведомленности о факторах риска и принципах принятия решения. Последние вышедшие в свет разработки включают видеоматериалы на темы потери управления, человеческих ошибок и использования парашютов, а опубликованные брошюры по безопасности полетов касаются способов предупреждения столкновений, принятия решений пилотом и оценки погодных условий, навигации при полетах в дневное время по ПВП с использованием современных технологий, а

⁷ <http://www.easa.eu.int/essi/egast>

также потери управления при сваливании/попадании в штопор. Кроме этого, на сайте EGAST представлены материалы по безопасности полетов (включая плакаты) от Европейских национальных авиационных администраций и ассоциаций авиации общего назначения.

5. **ВЫВОД**

5.1 Участникам Ассамблеи предлагается принять к сведению информацию о развитии Европейской стратегической инициативы по безопасности полетов.

— КОНЕЦ —