



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ В

Пункт 6 повестки дня. Организационные вопросы в области безопасности полетов

6.1. Стратегический план

ГПБП И ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЙ НА ОСНОВЕ ДАННЫХ

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

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе отражается накопленный в Европе опыт в обмене оперативной информацией и определении общих приоритетов на региональном уровне, зафиксированных в Европейском плане обеспечения безопасности полетов. Многие из усвоенных в Европе уроков могут использоваться для включения информации в будущие издания Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП).

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендациями, содержащимися в п. 6.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП, Дос 10004) – это директивный документ высокого уровня по вопросам стратегии, планирования и внедрения, разработанный одновременно с Глобальным аэронавигационным планом (ГАНП, Дос 9750). Оба документа способствуют координации международных, региональных и национальных инициатив, направленных на создание согласованной, безопасной и эффективной системы международной гражданской авиации.

1.2 ГПБП направлен на оказание помощи государствам и регионам при осуществлении ими политики, планирования и внедрения в области безопасности полетов путем установления глобальных приоритетов и целей, касающихся безопасности полетов; предоставления рамок

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.

планирования, сроков и инструктивного материала и представления стратегий внедрения и глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов. Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов представляет собой план действий, разработанный для оказания помощи авиационному сообществу в достижении целей, указанных в ГПБП. ГПБП устанавливает конкретные приоритеты как на государственном, так и на региональном уровне.

1.3 ИКАО пересматривает ГПБП каждые три года. В 2017 году была создана исследовательская группа для разработки издания 2020–2022 гг. В этом новом издании будет предложена желательная цель – свести к нулю число аварий со смертельным исходом при выполнении коммерческих перевозок к 2030 году и в последующий период, которая будет дополнена шестью конкретными целями и соответствующими задачами и показателями. В издании 2020–2030 гг. будет признана важность анализа факторов риска для безопасности полетов на национальном и региональном уровнях, подтверждена целесообразность создания коллективных региональных программ по обеспечению безопасности полетов и подчеркнута ключевая роль региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) в достижении целей ГПБП.

2. СОГЛАСОВАНИЕ ГЛОБАЛЬНЫХ СТРАТЕГИЙ

2.1 ГПБП является важным инструментом дальнейшего повышения безопасности полетов на глобальном уровне в целях обеспечения готовности к прогнозируемому росту объемов перевозок, безопасной интеграции новых технологий и управления связанными с этим угрозами и возможностями. Усилия ИКАО по проведению широких консультаций с государствами и отраслевыми организациями относительно ГПБП находят всеобщее признание. Попытка найти правильный баланс между наращиванием потенциала государств и снижением эксплуатационных рисков для безопасности полетов является весьма позитивным фактором. Обновленная дорожная карта обеспечения безопасности полетов с рядом инициатив по повышению безопасности полетов (SEI) является исключительно полезной для поддержки государств и регионов в подготовке к решению стоящих впереди задач.

2.2 В соответствии с общесистемным подходом к безопасности полетов Европа стремится обеспечить общее видение и согласование целей Европейского генерального плана организации воздушного движения (ОрВД) и Европейского плана обеспечения безопасности полетов (EPAS). Последовательный и комплементарный подход к инфраструктурам ОрВД и связанным с безопасностью полетов вопросам, включающим все авиационные компоненты, должен повысить эффективность достижения целей, связанных с повышением безопасности и эффективности, и может заложить основу для создания единого механизма управления факторами риска для авиации. В этой связи Европа предлагает ИКАО приступить к согласованию ГПБП и ГАНП, начиная с плавной интеграции дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС) и уменьшения киберугроз. Кроме того, с учетом разработки Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) требуется также согласование с глобальными разработками в области авиационной безопасности и эволюцией картины угрозы в гражданской авиации. Это поможет обеспечить оптимальную безопасность пассажиров в тех случаях, когда аспекты некоторых опасностей, связанные с авиационной безопасностью и безопасностью полетов, могут приводить к противоречивым подходам, например, при определении, где перевозить литиевые батареи или персональные портативные устройства (PED), или при использовании запираемых дверей кабины летного экипажа и установлении числа лиц в кабине летного экипажа.

3. ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЙ НА ОСНОВЕ ОЦЕНКИ ФАКТОРОВ РИСКА

3.1 Посредством Глобальной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS) ИКАО передает региональным организациям роль, которую им следует играть. Европа, накопившая значительный опыт управления безопасностью полетов и эффективностью посредством регионального сотрудничества и экономии за счет увеличения масштабов, поддерживает ИКАО в этих усилиях и подчеркивает большую пользу, которую RSOO могут принести своим государствам-членам и отрасли, а также указывает, каким образом они могут поддержать инициативы ИКАО, в частности при реализации концепции и задач ГПБП на региональном уровне.

3.2 План EPAS имеет общую направленность на решение региональных вопросов безопасности полетов в продолжение деятельности Европейского региона по повышению безопасности полетов и соблюдению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО. Он также создает общую платформу для определения и совместного применения позитивной практики в области безопасности полетов. Этот региональный подход дополняет национальные усилия, предлагая более эффективное средство управления безопасностью полетов в европейской авиационной системе. Европейское бюро (EUR) ИКАО начало процесс определения регионального плана обеспечения безопасности полетов для Европейского и Североатлантического региона (EUR/NAT) на основе EPAS.

3.3 На европейском уровне определение проблем безопасности полетов и мер по снижению связанных с ними рисков осуществляется в сотрудничестве с государствами и отраслью, являющейся частью одной авиационной системы. Приоритеты EPAS приведены в соответствие с приоритетами, указанными в ГПБП. В основе этого процесса лежит обмен оперативной информацией о безопасности полетов на европейском уровне в целях выработки общего понимания факторов риска для безопасности полетов и внедрения структурированного подхода, объединяющего картины риска европейских государств и отрасли, для обоснованного принятия решений на уровне Европейского союза. На глобальном уровне предлагается применять аналогичный структурированный подход, объединяющий национальные и региональные картины риска, для поддержания ГПБП. Такую оперативную информацию о безопасности полетов следует получать не только от традиционных систем отчетности, но и от автоматических систем сбора данных, включая программы анализа полетных данных. Кроме того, ГПБП должен предоставить государствам общую основу для решения возникающих вопросов³.

3.4 Основным механизмом получения оперативной информации о безопасности полетов, дающей основания для принятия мер, является сбор и анализ данных. Крайне важно, чтобы авиационное сообщество пользовалось преимуществами новых информационных технологий, дающих возможность осуществлять сбор и последующий анализ больших объемов данных, генерируемых отраслью. Также важно позаботиться о том, чтобы сбор и анализ данных производились в духе сотрудничества с обеспечением требуемого уровня защиты данных и информации о безопасности полетов (принципы справедливой культуры). RSOO, Региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG) и новые регистраторы данных (такие как программа Data4Safety в Европе) могут быть доверенными сторонами для сбора и анализа необработанных данных. Обмен данными (кроме необработанных данных) и оперативной информацией о безопасности полетов может быть обеспечен специальными инструментами, разработанными ИКАО, а затем организован на международном уровне в поддержку ГПБП.

3.5 Наконец, предложенный в ГПБП подход, способствующий реализации инициативы "Ни одна страна не остается без внимания", должен быть более смелым в осуществлении

³ См. AN-Conf/13-WP/46

постоянных усовершенствований в тех государствах, которые достигли краткосрочных целей 2017 года, указанных в ГПБП 2017–2019 гг. Такие государства следует побуждать к достижению целей более быстрыми темпами, чтобы получить больше краткосрочных и долгосрочных выгод с точки зрения безопасности полетов. Кроме того, это приведет к созданию более совершенных систем и процессов управления безопасностью полетов, учитывающих ценный опыт и извлеченные уроки, которыми впоследствии можно будет обмениваться и которые могут быть приняты другими государствами в рамках инициативы NCLB. В целом, процесс систематического контроля для определения и совместного применения позитивной практики в области безопасности полетов должен быть неотъемлемой частью ГПБП.

4. ПРИЕМЛЕМЫЙ УРОВЕНЬ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

4.1 ГПБП призывает государства к внедрению эффективной и устойчивой государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) в соответствии со Стандартами Приложения 19 *"Управление безопасностью полетов"*. В рамках внедрения ГосПБП государства устанавливают приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полетов (ALoSP), который должен быть достигнут на основе ГосПБП. Несмотря на повторяющиеся по своему характеру определения эффективности обеспечения безопасности полетов, показателей эффективности обеспечения безопасности полетов и связанных с ними целевых показателей, которые изложены в Приложении 19, европейский опыт показывает, что государства испытывают трудности с концепцией ALoSP. Например, идея определения приемлемого целевого показателя частоты происшествий, имеющих отношение к безопасности полетов, может интерпретироваться так, как если бы события, влекущие за собой причинение ущерба или телесные повреждения, были приемлемы. В этой связи мы просим ИКАО совместно с государствами уточнить ожидания относительно того, как должен выполняться этот стандарт, в частности, каким образом уровень ALoSP связан с целями и задачами ГПБП, и каким образом ALoSP может быть продемонстрирован в региональном контексте, чтобы способствовать общему пониманию эффективности обеспечения безопасности полетов, измерения эффективности и управления эффективностью в глобальном масштабе.

4.2 В этом контексте мы просим ИКАО осуществить в сотрудничестве с государствами дальнейшую разработку концепции запаса безопасности. Запас безопасности должен основываться на более широком круге данных о безопасности полетов и рисках в целях обеспечения более обоснованной приоритизации мер в области безопасности полетов.

5. ОСНОВАННЫЙ НА ЭФФЕКТИВНОСТИ ПОДХОД К РАЗРАБОТКЕ SARPS

5.1 Предписывающие правила и связанные с ними меры контроля позволили добиться отличных результатов в прошлом. Однако, поскольку авиационная система становится все более сложной в условиях динамичного рынка, разработка стандартов и практика осуществления контроля должны эволюционировать и в большей степени основываться на эффективности. Это будет поддерживать инновационную деятельность, которая в свою очередь может повысить эффективность и стремление к достижению или превышению указанных в ГПБП целей.

5.2 С введением системы управления безопасностью полетов, квалификационной системы подготовки персонала и системы управления факторами риска, связанными с утомлением, ИКАО постепенно продвигается к применению подхода, в большей степени основанного на эффективности, в целях соответствующего дополнения существующих директивных инструментов. Система, учитывающая различия в уровнях эффективности и создающая для заинтересованных сторон стимулы к достижению наивысших уровней

эффективности, поддержит внедрение новых технологий и расширит возможности по управлению эффективностью в государствах и отрасли. Следовательно, мы предлагаем ИКАО продолжить разработку SARPS, способствующих применению подхода, основанного на эффективности, и соответствующим образом адаптировать механизм непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП).

6. ВЫВОД

6.1 Конференции предлагается согласиться со следующими рекомендациями:

Конференции рекомендуется:

- a) признать работу ИКАО по разработке *Глобального плана обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Дос 10004), издание 2020–2022 гг., сделанную во взаимодействии с государствами и отраслью, и подчеркнуть большую пользу, которую могут принести региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) глобальной системе контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS) путем укрепления регионального сотрудничества в целях расширения возможностей государств в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов и управления факторами риска;
- b) поручить ИКАО активизировать усилия по формированию общего видения в отношении согласованности между ГПБП, *Глобальным аэронавигационным планом* (ГАНП, Дос 9750) и недавно разработанным ГПБП, а также обеспечить последовательность и взаимодополняемость ГПБП и ГАНП, особенно в свете запланированной эволюции блочной модернизации авиационной системы (ASBU);
- c) призвать ИКАО рекомендовать государствам, достигшим краткосрочной цели, указанной в ГПБП 2017–2019 гг., продолжать проведение регулярных проверок реализации, непрерывно обновлять свои программы и планы в области безопасности полетов и стремиться к постоянному совершенствованию;
- d) настоятельно рекомендовать государствам обмениваться своими картинами риска на глобальном уровне, содействуя достижению общего понимания картин риска и внедрению структурированного подхода для объединения национальных и региональных картин риска на глобальном уровне;
- e) призвать ИКАО разработать инструменты, позволяющие новым региональным интеграторам данных в RSOO или региональных группах по обеспечению безопасности полетов (RASG) обмениваться данными и оперативной информацией на глобальном уровне для определения приоритетов ГПБП в будущем;
- f) призвать ИКАО способствовать общему пониманию эффективности обеспечения безопасности полетов, измерения эффективности и управления эффективностью и в данном контексте осуществить совместно с государствами дальнейшую разработку концепции запаса безопасности, предусмотренной в ГПБП;

- g) призвать ИКАО постепенно продвигаться к применению подхода, в большей степени основанного на эффективности, в том, что касается разработки Стандартов и Рекомендуемой практики и осуществления универсального контроля.

— КОНЕЦ —