



ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ В

- Пункт 6 повестки дня. Организационные вопросы в области безопасности полетов**
6.2. Реализация принципов управления безопасностью полетов
6.2.1. Государственные программы по безопасности полетов
(ГосПБП)

ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ ПРИЕМЛЕМОГО УРОВНЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(Представлено Австралией, Австрией от имени Европейского Союза¹ и его государств-членов², других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации³, а также ЕВРОКОНТРОЛем, Бразилией, Доминиканской Республикой, Камеруном, Канадой, Колумбией, Новой Зеландией, Саудовской Аравией, Сингапуром, Южной Африкой и Международной федерацией ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА))

ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ВАРИАНТ № 1

КРАТКАЯ СПРАВКА

Согласно Приложению 19 *"Управление безопасностью полетов"* государства устанавливают подлежащий достижению приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полетов (ALoSP) посредством своих государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП). В настоящем документе представлены проблемы, с которыми сталкиваются государства при достижении ALoSP, и рекомендуется пересмотреть концепцию ALoSP.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендацией, приведенной в п. 3.2.

¹ В Европейском Союзе обязательства государств в значительной степени выполняются на основе законодательства ЕС, и поэтому государства ссылаются на законодательство ЕС в своих государственных программах по безопасности полетов.

² 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.

³ 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 Согласно Стандарту 3.4.2.1 Приложения 19 *"Управление безопасностью полетов"*, государства устанавливают подлежащий достижению приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полетов (ALoSP) посредством своих ГосПБП.

1.2 ALoSP определяется⁴ в *Руководстве по управлению безопасностью полётов* (РУБП, Дос 9859) как *"минимальный уровень обеспечения эффективности безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации того или иного государства, установленный государственной программой по безопасности полетов или предусмотренный системой управления безопасностью полетов поставщика обслуживания, выраженный в виде целевого уровня и показателей эффективности обеспечения безопасности полетов"*. В Приложении 19 в примечании к Стандарту 3.4.2.1 указано, каким образом может быть достигнут ALoSP: *"Приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полетов для государств может быть достигнут путем внедрения и осуществления ГосПБП, а также показателей и целевых уровней эффективности обеспечения безопасности полетов, демонстрирующих, что управление безопасностью полетов осуществляется эффективно на основе реализации существующих SARPS, относящихся к безопасности полетов"*.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Цели достижения ALoSP четко изложены в Приложении 19 и РУБП. После определения своих целей в области безопасности полетов, показателей эффективности обеспечения безопасности полетов и целевых уровней, связанных с этими показателями, государства должны определить минимальный общий уровень эффективности обеспечения безопасности полётов, который будет считаться приемлемым для государства. Нужно отметить, что ALoSP относится ко всей системе, а не только к отдельным показателям эффективности обеспечения безопасности полетов. Это показано ниже на графической схеме на рис. 1, который представлен в предварительном неотредактированном 4-м издании документа Дос 9859.

⁴ В предварительном неотредактированном 4-м издании РУБП термин ALoSP используется только в отношении государств и определяется как *"уровень эффективности обеспечения безопасности полетов, подлежащий достижению по согласованию с государственными органами в системе гражданской авиации государства, установленный государственной программой по безопасности полетов, выраженный в виде целевого уровня и показателей эффективности обеспечения безопасности полетов"*.

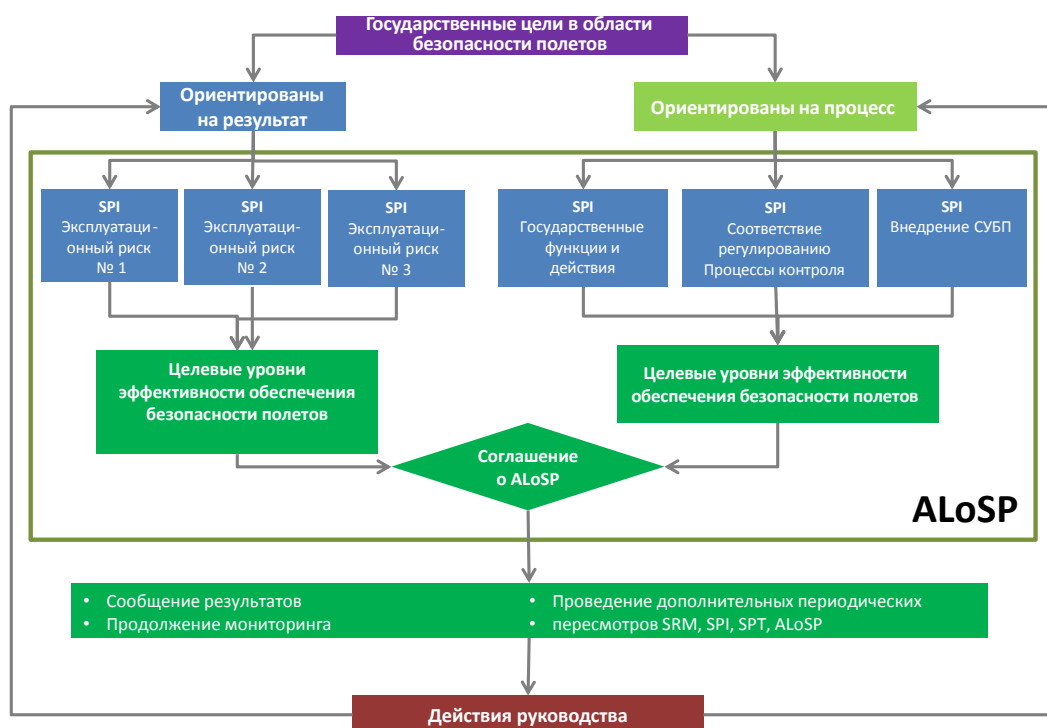


Рис. 1. Приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полётов

2.2 Государства-соавторы настоящего документа, в частности, пришли к выводу, что цели достижения ALoSP достаточно ясны, но не очень ясно, как их реализовать, и на практике это может представлять собой проблему.

2.3 Использование слова "приемлемый" в понятии "приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полётов" предполагает, что существуют две возможные категории определения такого уровня: приемлемый (т. е. в пределах ALoSP) или неприемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полетов (т. е. за пределами ALoSP). В этом случае государству необходимо разработать критерии, чтобы определить свой уровень эффективности обеспечения безопасности полетов как "приемлемый" или "неприемлемый".

2.4 Рассмотрим ALoSP, включающий 6 показателей эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) на рис. 1. При том, что вполне возможно определить, попадает ли отдельный показатель в категорию "приемлемый" или нет (например, оценив, были ли соблюдены или превышены целевые или пороговые уровни для этого показателя), гораздо труднее оценить, является ли эффективность обеспечения безопасности полетов данного государства в целом "приемлемой". Необходимо дальнейшее прояснение вопроса о том, как ALoSP может быть выражен в виде целевых уровней и показателей эффективности обеспечения безопасности полетов. Например, если ALoSP выражен в виде целевых уровней и показателей, будет ли неспособность соответствовать целевому уровню эффективности обеспечения безопасности полетов по отдельному показателю считаться свидетельством несоответствия ALoSP? Сколько показателей должны быть признаны неудовлетворительными, чтобы государство пришло к выводу о неудовлетворительном состоянии ALoSP? Возможно, было бы лучше выбрать небольшое число более критичных показателей эффективности обеспечения безопасности полетов, дающих представление об ALoSP? Если да, то должны ли эти показатели быть взвешены, и как государство будет определять, какие области имеют большее, а какие меньшее значение?

Можно ли при определении того, является ли уровень эффективности обеспечения безопасности полетов данного государства приемлемым, учитывать смягчающие обстоятельства, которые могут находиться вне контроля этого государства?

2.5 Определение того, что составляет приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полетов, может осложняться общественными ожиданиями, а также местным культурным и политическим контекстом. Чтобы разработать более однозначный критерий приемлемого уровня эффективности обеспечения безопасности полетов, некоторые государства могут свести все содержание эффективности обеспечения безопасности полетов к одному показателю и целевому уровню более высокого порядка, выраженному в количестве авиационных происшествий или смертельных исходов. Государства, которые прибегли к этому способу, сталкиваются с осложнениями, не связанными с безопасностью полетов, например с таким политически деликатным обстоятельством как необходимость определять "приемлемую" частоту авиационных происшествий.

2.6 Государства-соавторы настоящего документа применяют разные подходы к решению этой проблемы. Некоторые государства определяют, достигли ли они приемлемого уровня эффективности обеспечения безопасности полетов, применяя более динамичный и субъективный подход, состоящий в периодической проверке системы управления в этой области. Проверка осуществляется на основании ряда показателей эффективности обеспечения безопасности полетов и данных о том, соблюдаются ли целевые уровни, не превышаются ли пороговые значения и помогли ли проведенные смягчающие действия устранить угрозы безопасности. Таким образом, подход к определению своего ALoSP описывается скорее как процесс, чем как конкретный и заранее установленный желаемый результат. Хотя при таком подходе уделяется внимание тому, как государство управляет приемлемым уровнем эффективности обеспечения безопасности полетов, остается без ответа основной вопрос: каков приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полетов для конкретного государства?

2.7 На примере проблем, стоящих перед государствами в их стремлении соблюдать положения стандарта Приложения 19 о приемлемом уровне эффективности обеспечения безопасности полетов, становится очевидно, что необходима большая ясность в определении концепции ALoSP, особенно в отношении ее практической реализации. Есть мнение, что лучше избегать использования слова "приемлемый" из-за возможности неоднозначного восприятия. Опыт государств, которые уже начали процесс внедрения своих ГосПБП, может оказаться полезен при пересмотре концепции ALoSP.

3. ВЫВОД

3.1 Государства, которые уже начали процесс внедрения своих ГосПБП, столкнулись с проблемами при реализации концепции ALoSP. Хотя цели достижения ALoSP достаточно ясны, не вполне ясно, как их осуществить на практике. Поскольку все больше государств намереваются внедрить ГосПБП, важно пересмотреть концепцию ALoSP, учитывая опыт государств, которые стремятся ее реализовать.

3.2 В связи с вышеизложенным, Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Рекомендация 6.2.1/X. Проблемы при реализации концепции приемлемого уровня эффективности обеспечения безопасности полетов

Конференции предлагается:

- a) принять к сведению проблемы, стоящие перед государствами при реализации концепции приемлемого уровня эффективности обеспечения безопасности полетов (ALoSP);
- b) поручить ИКАО пересмотреть концепцию ALoSP с учетом опыта государств, внедряющих концепцию ALoSP.

— КОНЕЦ —