



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

ГЛОБАЛЬНЫЙ ПЛАН ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Цель настоящего документа заключается в том, чтобы выразить решительную поддержку Соединенных Штатов Америки делу постоянного совершенствования *Глобального плана обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Дос 10004). ГПБП выполняет одну из важнейших задач по согласованию усилий, направленных на повышение уровня безопасности полетов во всем мире. С момента создания ГПБП в 1997 году он совершенствовался, с тем чтобы обеспечить приоритетное внимание направлениям, по которым можно добиться наиболее существенных результатов для безопасности полетов. Соединенные Штаты Америки предлагают Тринадцатой Аэронавигационной конференции рассмотреть следующие рекомендации:

Действия: Конференции предлагается:

- a) поддержать пересмотр ГПБП на трехгодичный период 2020–2022 гг.;
- b) уделять первоочередное внимание формированию устойчивой культуры обеспечения безопасности полетов, с тем чтобы создать условия для постоянного повышения уровня безопасности при поддержке заинтересованных сторон;
- c) содействовать более эффективной интеграции и координации между группами регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) и региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG), сохраняя при этом независимые функции за каждой из них;
- d) продолжать поддерживать внедрение государствами и отраслью принципов управления безопасностью полетов;
- e) поддержать работу ИКАО по определению вопросов протокола Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УПКБП) по тем вопросам, которые связаны с непосредственным, эффективным контролем за обеспечением безопасности полетов;
- f) рекомендовать ИКАО пересмотреть предложенный показатель эффективности в новой версии ГПБП.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Соединенные Штаты Америки решительно поддерживают постоянное совершенствование *Глобального плана обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Дос 10004), являющегося документом высокого уровня, обеспечивающим укрепление безопасности полетов во всем мире. Приоритетные задачи ГПБП должны и в дальнейшем быть направлены на снижение частоты авиационных происшествий во всем мире и постоянное наращивание потенциала в области контроля за обеспечением безопасности полетов.

1.2 Поскольку стратегический план высокого уровня для ИКАО, государств и заинтересованных сторон заключается в том, чтобы провести оценку степени повышения эффективности обеспечения безопасности полетов, важно, чтобы способ и механизм измерения были эффективными, точными и действенными. Таким образом, нужно в безотлагательном порядке рассмотреть предлагаемые изменения в части оценки эффективности обеспечения безопасности полетов в следующей версии ГПБП, с тем чтобы государства и заинтересованные стороны могли быть уверены в достоверности результатов.

1.3 Залогом постоянного повышения уровня безопасности полетов является формирование устойчивой культуры ее обеспечения путем открытого и транспарентного обмена связанной с безопасностью полетов информацией и данными между государством и авиационным сообществом. Культура безопасности не сводится к набору программ, ее нельзя просто "разработать" или "внедрить". Для установления культуры безопасности требуются открытый и транспарентный обмен информацией, взаимное сотрудничество и доверие. Культура справедливости в нормативной сфере играет важнейшую роль для создания эффективных, не предусматривающих санкционных мер программ отчетности и обмена данными в области обеспечения безопасности полетов.

1.4 На общемировом уровне целью ГПБП является использование данного подхода для повышения уровня безопасности полетов, в частности путем поощрения позитивной культуры безопасности и сотрудничества, защиты связанных с безопасностью данных, содействия обмену и передаче связанной с безопасностью информации, а также принятия решений на основе данных.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

Эволюция культуры по обеспечению безопасности полетов

2.1 В 1970-х гг. Соединенные Штаты Америки приступили к созданию для авиационного сообщества структуры для обмена (без штрафных санкций) связанными с безопасностью данными, начиная с Системы сбора донесений по безопасности полетов и заканчивая такими программами, как Программа действий в сфере обеспечения безопасности полетов, Программа действий в сфере обеспечения безопасности воздушного движения, Программа гарантий качества при производстве полетов и Программа передачи сведений о добровольном раскрытии информации.

2.2 Федеральное авиационное управление (ФАУ) и авиационная промышленность создали Группу по безопасности полетов коммерческой авиации, Совместный руководящий комитет авиации общего назначения, Группу по безопасности полетов вертолетов США, Группу по безопасности полетов беспилотных авиационных систем и Программу по анализу информации о безопасности полетов и обмену ею. Эти государственно-отраслевые партнерские объединения были сформированы для того, чтобы повысить уровень общественной безопасности путем использования интегрированной, основанной на данных стратегии сокращения числа

авиационных происшествий с человеческими жертвами при коммерческих воздушных перевозках и в авиации общего назначения. Их усилия направлены на анализ данных в сфере безопасности полетов и обмен ими, а также определение и понимание факторов риска еще до того, как случаются авиационные происшествия или инциденты.

2.3 На этапе внедрения все вышеупомянутые важнейшие программы в сфере обеспечения безопасности полетов воспринимались неоднозначно. Сейчас программы и подходы в сфере регулирования авиации и обеспечения безопасности полетов являются передовой практикой рекомендованной на международном уровне. Успех этих добровольных программ в сфере безопасности полетов демонстрирует, что основанный на сотрудничестве подход, опирающийся на позитивную культуру безопасности, обеспечивает высочайший уровень соблюдения нормативных требований, наиболее эффективное выявление опасных факторов и оптимальное управление факторами риска.

Региональное сотрудничество

2.4 Ввиду уникальной операционной специфики каждого региона ИКАО региональные группы обеспечения безопасности полетов (RASG) хорошо подходят для того, чтобы оказывать государствам помощь в выявлении и устранении эксплуатационных рисков для безопасности полетов на региональном уровне. Таким образом, важно, чтобы у регионов ИКАО была возможность провести детальный анализ предложенных изменений ГПБП до его утверждения на 40-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2019 году.

2.5 Трудно переоценить важность регионального сотрудничества в процессе надления ГПБП возможностью его постоянного совершенствования. Соединенные Штаты Америки содействуют активизации сотрудничества и интеграции между региональными группами по повышению уровня безопасности полетов (RASG) и региональными группами по оказанию поддержки в сфере аэронавигации (региональными группами планирования и осуществления проектов (PIRG)). Цели и задачи, изначально поставленные перед каждым типом групп, не должны выполняться в ущерб друг другу; группы обоих типов осуществляют важнейшие и независимые функции и должны оставаться целостными. Однако PIRG и RASG могут повысить свою эффективность путем наращивания усилий по координации деятельности в представляющих общий интерес областях в сфере обеспечения безопасности полетов.

2.6 Успех некоторых RASG в деле сокращения числа авиационных происшествий в регионах зависел и будет и в дальнейшем зависеть от сотрудничества между государством и отраслью, которое создает условия для обмена информацией в области безопасности полетов и эффективного устранения факторов риска. Результатом этого сотрудничества является установление партнерских связей между правительствами и отраслью, приводящих к позитивным изменениям, а также определение и внедрение многочисленных усовершенствований в сфере обеспечения безопасности полетов, выявленных RASG. Чтобы сохранить ценность и пользу работы RASG для сокращения числа авиационных происшествий в регионе, ИКАО и государствам необходимо постоянно поддерживать эффективность RASG и текущей структуры.

Управление безопасностью полетов

2.7 Соединенные Штаты Америки решительно поддерживают уделение постоянного внимания внедрению государствами-членами и отраслью принципов управления безопасностью полетов. Управление безопасностью является той основой, которая обеспечивает единство и согласованность всех усилий по повышению безопасности системы в целом. Исходя из наличия крепкой и устойчивой основы для контроля за обеспечением качества, государства и отрасли

должны направлять свои усилия на внедрение и укрепление принципов управления безопасностью полетов во всей авиационной системе.

МНМ УППКБП

2.8 Механизм непрерывного мониторинга Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов ИКАО располагает основанными на данных методами мониторинга и измерения потенциала государств по контролю за обеспечением безопасности полетов. Недавние усилия ИКАО по определению основополагающих и приоритетных вопросов протокола (ВП) стимулируют государства сосредоточить свою работу на областях, приносящих непосредственную выгоду с точки зрения безопасности полетов. Эффективное внедрение и постоянное поддержание восьми важнейших элементов контроля за безопасностью полетов служат основой для комплексной государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП), которая должна обеспечивать системный механизм управления для принятия решений в области безопасности полетов.

Измерение эффективности ГПБП

2.9 Соединенные Штаты Америки поддерживают непрерывную разработку показателей ГПБП, представленных в рабочем документе (AN-Conf/13-WP/65), включая замену показателя эффективного внедрения (ЕІ) в 60 % на основные ВП в области контроля за обеспечением безопасности полетов, а также разработку и внедрение ГосПБП.

2.10 Вместе с тем следует пересмотреть возможность введения предельного показателя контроля за безопасностью полетов (SOM), предложенного в качестве способа измерения эффективности ГПБП. Механизмы сбора и анализа данных, используемые для разработки предельного показателя контроля, не являются транспарентными и, судя по всему, не дают точной оценки потенциала по обеспечению безопасности полета, что является целью введения показателя эффективности. Таким образом, Соединенные Штаты Америки рекомендуют проводить дальнейшую оценку в целях определения более надежных показателей эффективности. Введение SOM в его текущем виде в значительной степени подорвет эффективность ГПБП, поскольку государства не смогут доверять точности его показателей.

2.11 При этом Соединенные Штаты Америки решительно поддерживают предложения группы экспертов в отношении структурного анализа (GEUSR) МНМ УППКБП, касающиеся использования показателя ЕІ для первоочередных вопросов протокола и показателя ЕІ по внедрению, помимо общего показателя ЕІ, с тем чтобы обеспечить большую прозрачность государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов.

Проблемы, возникающие в области безопасности полетов. Нововведения

2.12 В издании ГПБП 2017–2019 гг. глобальное слежение за полетами, дистанционно пилотируемые авиационные системы, космические перевозки и факторы риска, связанные с зонами конфликтов, рассматриваются в качестве новых приоритетных вопросов, а не в качестве проблем, возникающих в области безопасности полетов (в соответствии с AN-Conf/13-WP/12). Включение такой формулировки ("проблемы, возникающие в области безопасности полетов") в ГПБП 2020–2022 гг. для описания новых потенциальных технологий, возможных государственных стратегий или новых концепций и идей может навести на мысль о том, что нововведения небезопасны для использования в воздушном пространстве. Кроме того, в соответствии с классификацией проблем, возникающих в области безопасности полетов, нововведения стоят на одном уровне с зонами конфликтов. Нововведения влекут за собой новые технологии и инновации, в то время как зоны конфликтов – разрушения. Что касается

коммерческих космических перевозок, то на данный момент не существует доказательств их небезопасности или признаков того, что они станут более опасными в будущем. Таким образом, Соединенные Штаты Америки рекомендуют провести дальнейшую переоценку использования терминов, касающихся нововведений, новых технологий, государственных стратегий, концепций и идей, описанных в новом издании ГПБП.

3. **ВЫВОД**

3.1 Соединенные Штаты Америки рекомендуют Аэронавигационной конференции согласиться с пересмотром ГПБП с учетом представленных выше рекомендаций.

— КОНЕЦ —