



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ В

Пункт 7 повестки дня. Эксплуатационные риски для безопасности полетов

7.1. Содействие принятию решений, основанных на полученных данных, для подготовки информации о безопасности полетов в целях управления рисками в области безопасности полетов

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО ПО КОМПЛЕКСНЫМ МОДЕЛЯМ ОЦЕНКИ СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В 2014 году Федеральное авиационное управление (ФАУ) США и ЕВРОКОНТРОЛЬ согласились сотрудничать в разработке коллективно используемой веб-платформы, обеспечивающей комплексную модель риска для авиации в целях оценки состояния безопасности полетов. Согласованные модели – Комплексная модель оценки состояния безопасности полетов (ISAM) для ФАУ и Комплексная картина риска (IRiS) для ЕВРОКОНТРОЛЯ, признают важное значение глобальных концепций, внедрения оценки факторов риска на региональном и местном уровнях и экономичную разработку надежного инструментария анализа состояния авиационной безопасности.

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

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В рамках своей программы управления безопасностью полетов участникам требуется информация об основных факторах риска для системы воздушного пространства. Чтобы выявить изменения в риске необходимо создать базу, которая характеризует риски в текущем состоянии системы. Участники могут осуществлять мониторинг изменений в риске в сравнении с этой базой и определять, понято то или иное изменение в риске и является ли оно приемлемым или требует проведения дополнительного анализа и соответствующего решения.

1.2 При внедрении в условиях богатой данными высокоскоростной сети комплексные модели оценки риска для безопасности полетов могут обеспечить функциональную возможность

мониторинга возникающего фактора риска. Комплексная модель риска для безопасности полетов учитывает все элементы системы и их интерфейсов, например: воздушные суда, аэродромы, организация воздушного движения/управление воздушным движением, инфраструктура/технические операции, метеоусловия и человеческий фактор. Выявление и анализ ранее не описанных взаимодействий между всеми участниками в системе и их роли посредством комплексного моделирования делают возможным мониторинг возникающего риска.

1.3 При распространении на коммерческую авиацию, авиацию общего назначения, дистанционно пилотируемые авиационные системы и операции беспилотных авиационных систем эти комплексные модели устанавливают факторы риска во всем воздушном пространстве для всех аспектов системы воздушного пространства и ее операций.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 ФАУ и ЕВРОКОНТРОЛЬ проводят совместную разработку с целью создания коллективно используемой веб-платформы, содержащей модели ISAM и IRiS. Коллективно используемая веб-платформа позволяет множеству географически разделенных пользователей сотрудничать и обогащать оценки риска для безопасности полетов и принятия решений на основе учета рисков в пределах конкретных элементов системы воздушного пространства и для международной аэронавигации в целом.

2.2 Комплексные модели риска для безопасности полетов имеют важное значение для ФАУ и поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО). ФАУ и члены ЕВРОКОНТРОЛЯ от ПАНО должны проводить оценку риска для безопасности полетов для обеспечения работы системы воздушного пространства на приемлемом уровне безопасности. Хотя та или иная структура может быть ответственной за конкретный аспект системы или связанной с ним, важно понимать, как эти аспекты вписываются в систему в целом через свои функции, зависимости и взаимодействия. В связи с этой необходимостью видеть за пределами одного элемента системы в рамках все более сложных систем комплексные модели имеют важное значение для понимания риска для безопасности полетов.

2.3 Ведомствам гражданской авиации (ВГА) и ПАНО требуется аналогичная информация для проведения оценки рисков для безопасности полетов в их воздушных пространствах. Риски для безопасности полетов выявляются через данные, то есть информацию, позволяющую понять, каким образом данная часть системы функционирует. В историческом плане получение данных для моделирования сталкивалось со многими проблемами и ограничениями, такими как соображения собственности, отсутствие инфраструктуры сбора и сохранения данных и отсутствие повторяемых, предсказуемых и транспарентных методов для организации имеющихся данных и проведения оценки рисков. Хотя конкретные детали систем воздушного пространства отличаются друг от друга, общие компоненты системы и таким образом высокоуровневые аспекты комплексного моделирования являются аналогичными. Поэтому ВГА и ПАНО могут обмениваться своими подходами к выявлению имеющихся источников данных и приоритизации сбора данных в целях моделирования и оценки риска для безопасности полетов.

2.4 Разработка гармонизированных комплексных моделей оценки риска для безопасности полетов имеет важное значение для международной аэронавигации. Понимание аналогичных элементов и различий между системами воздушного пространства позволяет сейчас провести разумное сравнение изменений в системе и возникающего риска, стимулируя результативное сотрудничество в области выявления, уменьшения и мониторинга риска для безопасности полетов без проведения независимых и дублирующих анализов.

3. **ВЫВОД**

3.1 Для обеспечения согласованной разработки применимых в международном масштабе комплексных моделей оценки риска для безопасности полетов Соединенные Штаты Америки предлагают осуществлять постоянное сотрудничество в вопросах совместной разработки моделей, вписывающееся в официальные проектные планы.

3.2 Конференции предлагается рекомендовать проводить на постоянной основе совместную разработку вышеуказанных моделей, которая позволяет осуществлять количественную оценку базовых факторов риска, оценку и прогнозирование риска для безопасности полетов в целях содействия принятию решений на основе учета рисков, моделирование авиационных происшествий и инцидентов, анализ препятствий, анализы конфиденциальности и вопросов "Что, если?" для обеспечения учета основных соображений безопасности полетов в рамках комплексных моделей оценки риска для безопасности полетов.

— КОНЕЦ —