Международная организация гражданской авиации

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

AN-Conf/13-WP/185[1]
28/9/18

ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 г.

КОМИТЕТ B

Пункт 7 повестки дня. Риски операционной безопасности
7.1. Содействие принятию решений, основанных на данных, в поддержку анализа безопасности полетов для управления рисками безопасности полетов

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ

(Представлено Международным советом аэропортов МСА)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе излагаются мнения Международного совета аэропортов (МСА) относительно рабочих документов, касающихся управления рисками для безопасности полетов и анализа безопасности полетов для содействия реализации ГПБП. В нем рассматриваются инициативы конкретных аэропортов и внедрение эксплуатационных усовершенствований, основанных на стратегических целях ИКАО.

Действия: Конференции предлагается:
a) принять во внимание инициативы МСА и
b) согласиться с рекомендациями, содержащимися в разделе 3 настоящего документа.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В настоящем документе излагаются замечания по рабочему документу Секретариата и отмечается прогресс в следующих областях:

1.1.1 **Безопасность на взлётно-посадочной полосе.** Как нынешнее, так и предлагаемое новое издание Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) определяют безопасность на взлётно-посадочной полосе (ВПП) в качестве одного из основных глобальных приоритетов в области безопасности полетов. Безопасность на ВПП также имеет решающее значение с точки зрения пропускной способности и эффективности, поскольку недоступность взлетно-посадочных полос ввиду инцидента или происшествия может оказать серьезное негативное влияние на непрерывность деятельности всего авиационного сообщества.

1.1.2 **Данные по безопасности полетов Международного совета аэропортов (МСА).** МСА придает решающее значение процессу принятия решений на основе данных в деле выявления рисков безопасности полетов и управления ими. Следовательно, планируется собирать

[1] Документы на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены МСА.

данные о безопасности полетов в аэропортах-членах организации с целью оказания им помощи в процессе принятия решений.

1.1.3 **Внедрение системы управления безопасностью полетов (СУБП).** С 2006 года Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS), содержащиеся в Приложении 14 *"Аэродромы"*, обязывают государства предписывать аэропортам, используемым для международных операций, внедрение системы управления безопасностью полетов. Признавая важность внедрения СУБП для обеспечения безопасности полетов, МСА в полной мере сотрудничает с ИКАО, разрабатывая руководящие указания и способствуя повышению качества и охвата внедрения СУБП в аэропортах.

1.1.4 **Сертификация аэродромов** является действенным способом обеспечения безопасной и эффективной эксплуатации аэродромов путем подтверждения соблюдения SARPS. Результаты механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП) ИКАО показывают, что многие государства по-прежнему сталкиваются со значительными проблемами в этой области. МСА поддерживает процесс сертификации (а также внедрение СУБП) через свою программу APEX in Safety и международные программы профессиональной подготовки.

1.1.5 **Новые проблемы, связанные с безопасностью полетов.** МСА настоятельно призывает государства включать эксплуатантов аэропортов в процесс планирования и разработки национальных правил и стандартов по возникающим проблемам безопасности полетов, например, по вопросу о том, каким образом БЛА и дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС могут быть интегрированы в авиационную систему, не оказывая негативного воздействия на безопасность и эффективность деятельности аэропортов.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Безопасность на взлётно-посадочной полосе

2.1.1 МСА поддерживает Глобальный план действий ИКАО в области обеспечения безопасности полетов на ВПП и рекомендует создать местные группы по безопасности полетов на ВПП (LRST) для совместного принятия решений по вопросам обеспечения безопасности полетов на ВПП. Руководство МСА по обеспечению безопасности на ВПП содержит широкий спектр инструктивных материалов, относящихся к безопасности на ВПП, созданных на основе передовой практики, содержащейся в процедурах эксплуатационной безопасности аэропортов – членов МСА, и адаптированных для внедрения эксплуатантами аэропортов.

2.1.2 МСА полностью поддерживает Глобальный формат отчетности (ГФО) ИКАО для оценки состояния поверхности ВПП и отчетности о нем, поскольку точность и своевременность оценки и отчетности о состоянии поверхности ВПП повысят качество обеспечения безопасности на ВПП. Эксплуатанты аэродромов играют ключевую роль в этих инициативах, поэтому 26-28 марта 2019 года МСА совместно с ИКАО проведет глобальный симпозиум по ГФО. В целях содействия профессиональной подготовке персонала аэродромов МСА совместно с ИКАО запустит учебный онлайн-модуль по ГФО.

2.1.3 Безопасность на ВПП является важным элементом созданной МСА программы APEX in Safety (см. AN-Conf/13-WP/186). Программа включает все аспекты безопасности на ВПП: от проведения анализа пробелов в SARPS ИКАО, касающихся ВПП, до содействия аэропортам в создании LRST. Также оценивается эффективность существующих LRST и предоставляются необходимые инструкции и рекомендации по улучшениям в ходе миссий в рамках программы

APEX. Государства могут использовать данную отраслевую программу для укрепления своих инициатив в области безопасности на ВПП.

2.1.4 В дополнение к действиям в рамках инициативы APEX, МСА также работает вместе с Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) над совместным проектом по оценке эффективности групп по обеспечению безопасности на ВПП посредством опроса поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) и эксплуатантов аэропортов. Этот инструмент поможет выявить области рисков и возможности для совершенствования.

2.2 Данные по безопасности полетов МСА

2.2.1 МСА приступит к осуществлению программы сбора данных о безопасности полетов для составления статистики безопасности полетов для аэропортов. Данные и информация о безопасности полетов позволяют отдельным эксплуатантам аэропортов выявлять риски и составляют основу для разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов на уровне аэропорта. На глобальном уровне надежные данные о безопасности полетов имеют основополагающее значение для выявления тенденций, оценки эффективности обеспечения безопасности полетов и оценки рисков, а также для обеспечения аэропортов контрольными показателями в соответствующей сфере.

2.2.2 Программа сбора данных о безопасности полетов для аэропортов будет соответствовать главе 5 "Сбор, анализ данных о безопасности полетов и обмен ими" Приложения 19 *" Управление безопасностью полетов"* и добавлению 3 " Принципы защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников". Данная инициатива, по мере ее реализации, будет оказывать ИКАО содействие в сборе данных о безопасности полетов в аэропортах, в частности, в отношении случаев нарушения безопасности полетов на ВПП, столкновения с животными и т. д.

2.3 Внедрение системы управления безопасностью полетов (СУБП)

2.3.1 МСА активно участвует в сборе практических примеров для веб-сайта ИКАО, посвященного внедрению управления безопасностью полетов (ВУБП). Несколько примеров из практики аэропортов уже доступны на веб-сайте. МСА полагает, что эти примеры позволят аэропортам и другим заинтересованным сторонам ознакомиться с деятельностью других организаций в этом направлении и адаптировать эту практику к своей собственной системе.

2.3.2 Руководство МСА по системам управления безопасностью полетов представляет собой ориентированное на конкретные действия руководство по СУБП для эксплуатантов аэродромов, которое включает в себя широкий спектр примеров передовой практики. Оно кратко излагает действия аэропортов по внедрению СУБП в соответствии со стандартами ИКАО.

2.4 Сертификация аэродромов

2.4.1 Многие аэропорты не могут получить сертификацию, в том числе по следующим причинам:

a) отсутствие в национальном законодательстве в сфере гражданской авиации положений, необходимых для обеспечения сертификации;

b) нехватка квалифицированных кадров, занимающихся вопросами работы аэропортов, в полномочных органах гражданской авиации;

c) сомнения относительно возможности сертификации аэропортов, которые не в полной мере соответствуют стандартам Приложения 14.

2.4.2 МСА пытается решить три обозначенные проблемы в рамках совместной программы подготовки по сертификации аэродромов МСА/ИКАО и нового курса МСА/ИКАО "Реализация положений Приложения 14: Проектирование и эксплуатация аэродрома с применением новейших технологий (AADO)", облегчая регулирующим органам и специалистам аэропортов понимание нюансов процесса сертификации. МСА также в полной мере участвует в оказании аэропортам содействия в прохождении сертификации в рамках программы APEX in Safety.

2.5 **Новые проблемы, связанные с безопасностью полетов**

2.5.1 Стремительный рост индустрии беспилотных летательных аппаратов (БЛА) увеличил риск для авиации, особенно когда БЛА используются вблизи аэропортов. В то же время эта новая отрасль с большим экономическим потенциалом создает широкий спектр возможностей применения БЛА (в том числе, при эксплуатации аэропортов). В связи с этим МСА опубликовал программный документ по беспилотным летательным аппаратам с целью содействия полезному использованию БЛА без негативного воздействия на безопасность, эффективность или пропускную способность аэропортов. Это также будет касаться ПАНО. МСА разделяет подход, основанный на оценке рисков в соответствии с типом использования беспилотных летательных аппаратов в аэропорту или поблизости от него.

2.5.2 Государственные органы должны вести правоохранительную деятельность в отношении использования БЛА «в нарушение общественного порядка» вблизи аэропортов. МСА просит ПАНО и государственные органы проконсультироваться с эксплуатантами аэропортов относительно процедур правоприменения.

2.5.3 Государственные органы должны также вести правоприменительную деятельность в отношении использования лазеров, направляемых на самолеты, которые могут повлиять на зрение пилотов с потенциально серьезными последствиями. МСА хочет привлечь внимание государств к работе над соответствующими мерами пресечения подобных случаев.

3. **ВЫВОД**

Конференции предлагается:

a) обратить внимание на представленную информацию об инициативах МСА по содействию обеспечению безопасности на аэродромах и по ГПБП ИКАО;

b) Рекомендовать государствам побудить эксплуатантов аэропортов:

1) обращаться в МСА за содействием через программу APEX in Safety и воспользоваться программой профессиональной подготовки МСА по вопросам обеспечения безопасности полетов на аэродромах;

2) поддержать МСА в сборе данных по безопасности полетов.

— КОНЕЦ —