



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

КОНФЕРЕНЦИЯ ГЕНЕРАЛЬНЫХ ДИРЕКТОРОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПО ГЛОБАЛЬНОЙ СТРАТЕГИИ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Монреаль, 20–22 марта 2006 года

Тема 1. Состояние безопасности полетов в настоящее время

Вопрос 1.1.

ВСЕМИРНЫЕ И РЕГИОНАЛЬНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

Авиационная отрасль добилась впечатляющих успехов в области повышения безопасности полетов международной гражданской авиации. Тем не менее последние события свидетельствуют об ограниченности традиционных подходов к обеспечению безопасности полетов и о необходимости использования новых подходов для того, чтобы не допустить роста количества погибших и авиационных происшествий при увеличении объема перевозок.

Действия Конференции приводятся в п. 4.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 За последние 60 лет достигнуты впечатляющие успехи в повышении безопасности полетов в системе международной гражданской авиации. Показатель числа погибших на 100 млн. пассажиро-миль сократился с 4,48 в 1945 году до 0,04 в 1995 году. Таким образом, за 50 лет риск погибнуть уменьшился для авиапассажиров в 100 раз.

1.2 В последние годы уровень безопасности полетов еще более повысился. Если использовать другой показатель, то количество авиапроисшествий, повлекших гибель пассажиров (исключая авиапроисшествия в результате актов незаконного вмешательства), при осуществлении регулярных авиаперевозок сократилось с 0,12 на 100 000 рейсов в 1995 году до 0,04 в 2004 году, т. е. на 66%. Количество авиапроисшествий, повлекших гибель пассажиров, при осуществлении всех видов авиаперевозок на самолетах сократилось за тот же период с 86 до 62, а количество

авиапроисшествий, повлекших гибель людей, при осуществлении регулярных перевозок авиакомпаниями сократилось с 31 до 12. Количество погибших пассажиров при осуществлении регулярных авиаперевозок (исключая погибших в результате актов незаконного вмешательства) составило в 2004 году 208, что является самым низким показателем с 1945 года.

1.3 Такое значительное сокращение количества авиапроисшествий и погибших произошло на фоне роста на 27% объема перевозок в период с 1995 по 2004 год.

1.4 Количество авиапроисшествий распределяется по регионам неравномерно. Для того чтобы получить более полную картину, региональные показатели определялись с учетом средних показателей за пять лет из-за разброса показателей по годам в связи с малыми объемами перевозок в таких регионах, как Африка и Ближний Восток. Количество авиапроисшествий за год в этих регионах в значительной степени зависит от обстоятельств в конкретном году, и на них полагаться не следует.

1.5 Средние показатели за пять лет существенно различаются. К примеру, в Африке в период 2000–2004 гг. на 1 млн. отправок приходится примерно пять происшествий, повлекших гибель людей. Этот показатель более чем в шесть раз превышает среднемировой показатель, составляющий 0,8. Он также превышает показатель за предыдущие пять лет, составлявший 3,6. Для Ближнего Востока такой показатель составлял 1,8, что несколько выше показателя для Южной Америки и Карибского региона, составлявшего 1,7. Средний показатель для регионов Азии и Тихого океана составлял 1, что выше среднемирового показателя в 0,8. Показатели для Европы (0,6) и Северной Америки с учетом Соединенных Штатов Америки и Канады (0,4) были ниже среднемирового показателя.

1.6 Об общем повышении уровня безопасности полетов свидетельствует сокращение среднемирового показателя для авиапроисшествий, повлекших гибель людей, при осуществлении регулярных авиаперевозок с 1,3 в период 1995–1999 гг. до 0,8 в период 2000–2004 гг.

1.7 Анализ данных об авиапроисшествиях свидетельствует об эффективности мер по предотвращению авиапроисшествий по причине столкновения исправных воздушных судов с землей (CFIT). В 2004 году, впервые после 1990 года, не произошло ни одного авиапроисшествия по причине CFIT с воздушными судами массой более 27 000 кг. Количество авиапроисшествий по причине CFIT с более легкими самолетами сократилось с 39 в 1995 году до 11 в 2004 году.

1.8 Усилия по предотвращению CFIT были столь успешными, что в течение десятилетия 1995–2004 гг. сокращение количества авиапроисшествий, повлекших гибель людей, произошло в основном за счет уменьшения числа авиапроисшествий по причине CFIT. Добиться аналогичных результатов по другим видам авиапроисшествий за тот же период пока не удалось. Если не произойдет нового прорыва в сфере безопасности полетов, то вполне вероятно, что по мере роста объемов перевозок количество авиапроисшествий, не связанных с CFIT, будет увеличиваться.

1.9 Возникающая в связи с этим обеспокоенность, как представляется, подкрепляется данными об авиационных происшествиях за 2004–2005 гг. Количество авиапроисшествий, повлекших гибель людей, при выполнении регулярных перевозок в этот период увеличилось по сравнению с 2003 годом. В 2004 году произошло 12 таких происшествий, в то время как в 2003 году их было 10. В 2005 году, согласно имеющимся данным на конец декабря, произошло 21 авиапроисшествие, повлекшее гибель людей, что на 75% больше, чем в предыдущем году, и на 110% больше, чем в 2003 году.

1.10 Аналогичным образом обстоят дела и с количеством погибших пассажиров при выполнении регулярных авиаперевозок на воздушных судах массой более 2250 кг (исключая погибших в результате актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации). Это количество увеличилось более чем втрое с 208 в 2004 году до более 710 в 2005 году.

1.11 Более пристальное внимание общественности к безопасности полетов гражданской авиации привлекла серия авиакатастроф в августе, октябре и декабре 2005 года.

2. ПРЕДЕЛЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.1 Традиционный подход к безопасности полетов предусматривает реагирование на происшествия и инциденты путем введения мер, направленных на недопущение их повторения, зачастую в форме дополнительных нормативных требований. В результате многие годы усилия в области безопасности полетов были сосредоточены на обеспечении соблюдения нормативных требований, сложность которых постоянно возрастала. Такой подход хорошо себя оправдывал вплоть до конца 1970-х годов, когда стало ясно, что при общем коэффициенте частоты авиапроисшествий, повлекших гибель людей, на уровне ниже одного авиапроисшествия на миллион рейсов добиться дальнейших улучшений на базе традиционного подхода будет все труднее.

2.2 Учитывая прогнозируемый на ближайшие годы устойчивый рост объемов авиаперевозок, требовалось сместить акценты в усилиях по предотвращению авиапроисшествий. Помимо стройной системы нормативных требований и утвержденных правил, требовался более проактивный по своему характеру подход. В связи с этим были разработаны новые подходы к обеспечению безопасности полетов с учетом аспектов человеческого фактора, более научный подход к оценке риска и новые средства сбора и анализа огромных массивов эксплуатационных данных. Эта работа продолжается и сегодня, и на Конференции можно будет обсудить в рамках темы 2 (Повышение уровня безопасности полетов) некоторые ключевые элементы такого проактивного подхода, такие, как транспарентность и обмен информацией о безопасности полетов, управление безопасностью полетов и совершенствование контроля за обеспечением безопасности полетов. Необходимо, чтобы такой всеобъемлющий подход, который уже используется некоторыми государствами и эксплуатантами, применялся во всемирном масштабе.

3. ВЫВОД

3.1 Несмотря на то что международная гражданская авиация является весьма безопасным видом транспорта, для дальнейшего сокращения количества происшествий необходимо решить множество задач. Такое сокращение количества авиапроисшествий требуется для того, чтобы не допустить роста числа погибших и происшествий с увеличением объемов перевозок, могущего подорвать веру населения в безопасность мировой системы воздушного транспорта.

4. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

4.1 Конференции предлагается:

- a) принять к сведению содержащуюся в данном рабочем документе информацию и, в частности, необходимость недопущения роста числа погибших и авиапроисшествий в условиях увеличения объемов движения;
- b) согласиться с тем, что для дальнейшего повышения безопасности полетов необходимо использовать всеобъемлющий и проактивный подход к ее обеспечению;
- c) согласиться с тем, что такой подход должен применяться государствами и эксплуатантами во всемирном масштабе.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ

Диаграмма 1. Происшествия, повлекшие гибель людей, при осуществлении всех видов авиатранспортных перевозок (самолеты массой более 2250 кг)

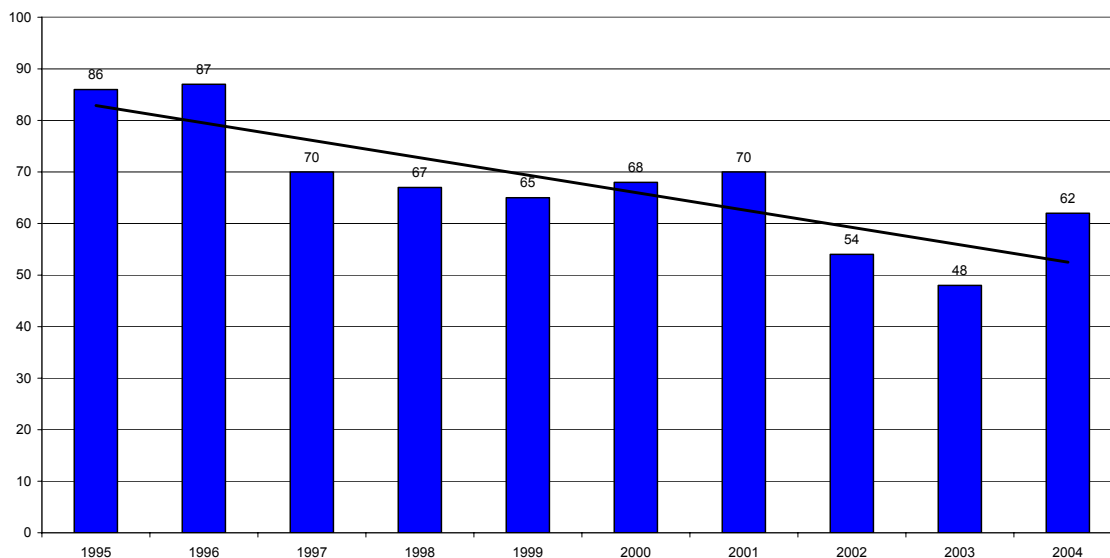


Диаграмма 2. Происшествия, повлекшие гибель людей, при осуществлении регулярных авиатранспортных перевозок (самолеты массой более 2250 кг)

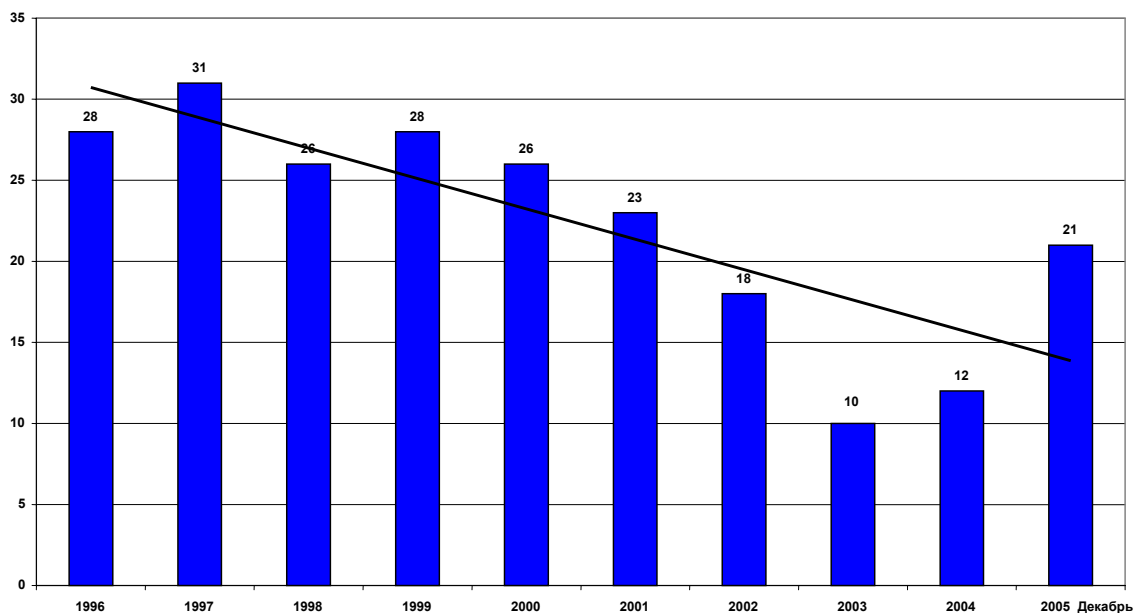


Диаграмма 3. Количество происшествий по причине CFIT (самолеты массой более 2250 кг) при осуществлении авиатранспортных операций с разбивкой по массе, группам и годам

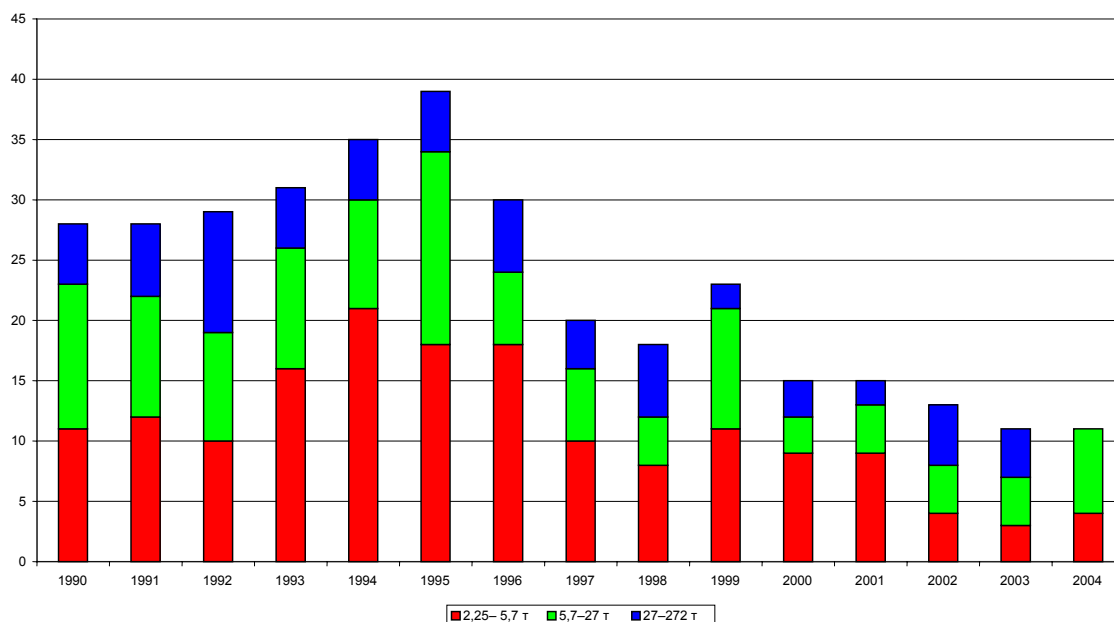


Диаграмма 4. Количество происшествий по причине CFIT, повлекших гибель людей, в сравнении с другими происшествиями (самолеты массой более 2250 кг) при выполнении авиатранспортных перевозок (долгосрочные средние показатели, пятилетние периоды)

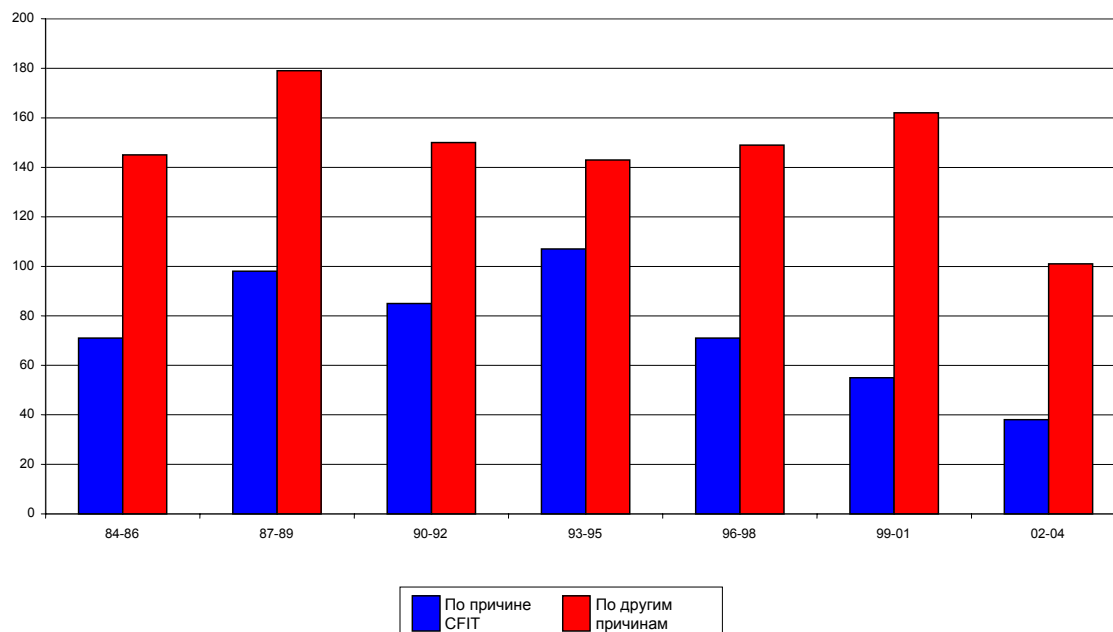


Диаграмма 5. Коэффициенты частотности происшествий, повлекших гибель людей, на миллион отправок при выполнении регулярных авиатранспортных перевозок с разбивкой по регионам (самолеты массой более 2250 кг); отнесение к конкретному региону определяется государством эксплуатанта соответствующего воздушного судна

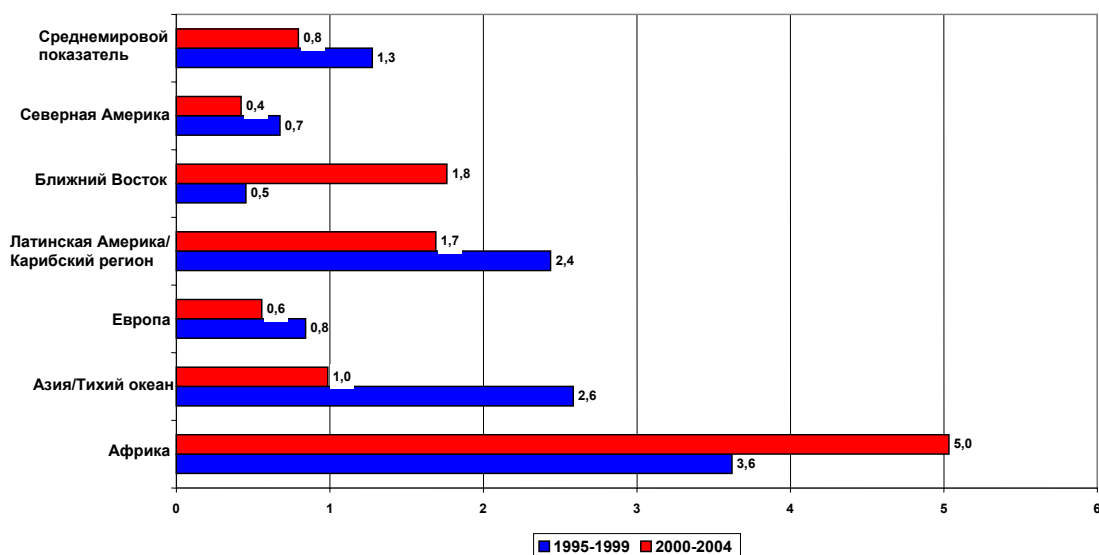
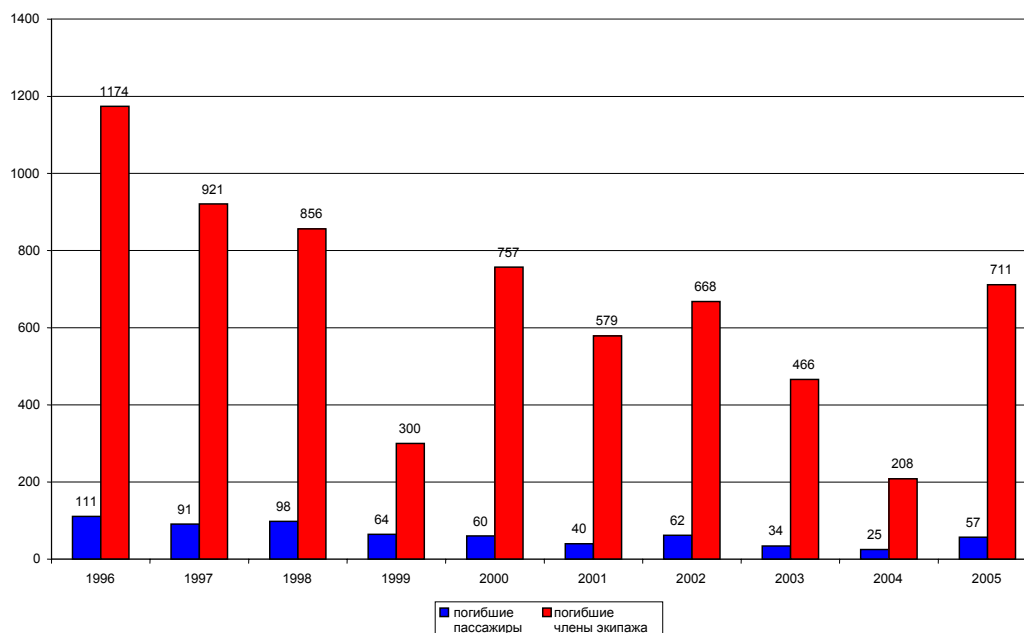


Диаграмма 6. Количество погибших пассажиров (самолеты) при выполнении регулярных авиатранспортных перевозок, исключая погибших в результате актов незаконного вмешательства в деятельность авиации



— КОНЕЦ —