

АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 22 сентября — 3 октября 2003 г.

Пункт 2 повестки дня. **Безопасность полетов и авиационная безопасность при организации воздушного движения (ОрВД).**
Пункт 2.1 повестки дня. **Системы и программы обеспечения безопасности полетов.**

ЕВРОПЕЙСКИЙ ПОДХОД К ФУНКЦИЯМ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

(Представлено Европейской организацией по обеспечению безопасности воздушной навигации – ЕВРОКОНТРОЛем от имени своих государств-членов и государств, входящих в ЕКГА¹)

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ДОКУМЕНТ

АННОТАЦИЯ

Структурные изменения в системе организации воздушного движения (ОрВД) привели к разделению функций в сфере безопасности полетов на обеспечение безопасности полетов и регулирование безопасности полетов. В данном документе приводится краткое описание принципов, лежащих в основе этих функций.

На европейском уровне ЕВРОКОНТРОЛЬ структурно разделил свою деятельность и меры содействия в сфере безопасности полетов на указанные две четко различающиеся области, с тем чтобы более эффективно удовлетворять потребности национальных организаций, участвующих в данном процессе. Это позволяет решать проблемы безопасности полетов в рамках общего для всей авиационной системы подхода.

* Перевод на испанский, французский и русский языки представлен ЕВРОКОНТРОЛем.

¹ Государства-члены ЕКГА: **Австрия, Азербайджан, Албания, Армения, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Исландия, Испания, Ирландия, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, бывшая югославская Республика Македония, Мальта, Молдова, Монако, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Румыния, Сербия и Черногория, Словацкая Республика, Словения, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция, Швейцария и Эстония.**

Названия 31 государства-члена ЕВРОКОНТРОЛЯ выделены **жирным шрифтом**.

1. ИНСТИТУЦИОННЫЙ КОНТЕКСТ

1.1 В последние годы процесс структурных изменений в европейской системе ОрВД ускорился. Последовательное отделение функций предоставления обслуживания от других функций государства привело к созданию как государственных, так и частных агентств, корпораций и компаний, все в большей степени использующих в своей деятельности рыночные принципы.

1.2 Кроме того, в самое последнее время, используя правила, предусмотренные соглашением о едином европейском воздушном пространстве, Европейский Союз стимулирует отделение регламентирующей деятельности от предоставления обслуживания, по крайней мере на функциональном уровне.

1.3 Соответственно, это привело также к появлению национальных органов, необходимых для регулирования указанных новых условий ОрВД с точки зрения безопасности полетов. Во многих авиационных областях, таких, как летная годность и осуществление воздушных перевозок авиакомпаниями, подобная деятельность хорошо отрегулирована и понятна, однако в рамках ОрВД регулирование безопасности, как правило, представляет собой новую концепцию.

1.4 Возникновение таких институционных моделей привело к постепенному уточнению и разделению функций в сфере безопасности полетов на следующие компоненты.

1.4.1 **Обеспечение безопасности полетов** – обязательные процессы, применяемые организациями, предоставляющими связанные с безопасностью полетов обслуживание или продукцию.

1.4.2 **Регулирование безопасности полетов** – процесс, применяемый государствами для установления, контролирования и внедрения минимальных уровней безопасности полетов в интересах общества.

Обеспечение безопасности полетов и регулирование безопасности полетов представляют собой отдельные, но дополняющие друг друга функции и как таковые должны осуществляться интерактивным и согласованным образом.

2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.1 Обеспечение безопасности полетов представляет собой процесс, осуществляемый организациями, подлежащими регулированию по данным вопросам и предоставляющими связанные с безопасностью полетов обслуживание или продукцию, призванный гарантировать надлежащее решение всех соответствующих аспектов безопасности полетов.

2.2 Указанный процесс включает следующее:

- a) разработку и реализацию политики в области безопасности полетов;
- b) составление и выполнение планов в области безопасности полетов;
- c) проведение оценки состояния безопасности полетов;
- d) предоставление доказательств соблюдения стандартов по безопасности полетов;

- e) оценку результатов, достигнутых в области безопасности полетов, и контроль за ними и
- f) устранение выявленных недостатков.

3. РЕГУЛИРОВАНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

3.1 Национальные правительства несут ответственность за обеспечение безопасности своих граждан на постоянной основе. В авиации это осуществляется через законодательно закрепленную систему регулирования безопасности полетов. Для того чтобы быть эффективным, регулирование безопасности полетов должно быть отделено от других функций ОрВД, особенно от предоставления обслуживания. Тем самым достигается отсутствие конфликта интересов, и на безопасность полетов не влияют другие соображения. Не менее важное значение имеет предоставление доказательств, подтверждающих такую ситуацию.

3.2 Регулирование безопасности полетов осуществляется посредством создания национальных рамок регламентирования вопросов безопасности, которые, как минимум, предусматривают:

- a) определение национальных задач по регламентированию безопасности полетов;
- b) установление минимальных приемлемых уровней безопасности;
- c) разработку нормативных положений в области безопасности полетов;
- d) определение требований, стандартов и практических мер в области безопасности полетов;
- e) контроль за обеспечением безопасности полетов и
- f) подтверждение регламентирующими органами безопасности полетов при ОрВД (сертификация с точки зрения безопасности полетов).

4. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ ПРИ ОрВД НА ЕВРОПЕЙСКОМ УРОВНЕ

4.1 На Европейскую организацию по обеспечению безопасности воздушной авиации (ЕВРОКОНТРОЛЬ) возложена задача по согласованию аспектов безопасности полетов в рамках системы ОрВД на европейском уровне. Принятая ЕВРОКОНТРОлем организационная структура системы безопасности полетов предусматривает необходимость разделения функций предоставления обслуживания и регулирования при обеспечении их взаимодополняемости, а также отвечает потребностям соответствующих участвующих сторон на национальном уровне, как это показано ниже:



SRC: Комиссия по регулированию безопасности полетов
 SRU: Орган по регулированию безопасности полетов
 EATMP: Европейская программа организации воздушного движения

4.2 Обеспечение безопасности полетов на европейском уровне

4.2.1 Учрежденная в 1995 году Группа по безопасности полетов ЕАТМР включает ряд высших должностных лиц, представляющих в основном поставщиков аэронавигационного обслуживания (АНСП), и отвечает за разработку, распространение и внедрение согласованного подхода к обеспечению безопасного аэронавигационного обслуживания.

4.2.2 Разработанный в рамках ЕАТМР согласованный подход к обеспечению безопасности полетов при предоставлении аэронавигационного обслуживания предусматривает выполнение, как минимум, нормативных требований ЕВРОКОНТРОЛЯ по безопасности полетов (ESARR).

4.2.3 Указанная задача включает:

- разработку в рамках ЕАТМР политики в области безопасности полетов и содействие ее реализации (ЕАТМР, АНСП);
- обоснование мер по обеспечению безопасности полетов (ЕАТМР, АНСП);
- содействие обмену информацией по вопросам безопасности полетов;
- реализацию принципов предоставления информации об инцидентах, затрагивающих безопасность полетов;
- инициативы на европейском уровне, касающиеся аспектов осведомленности в вопросах безопасности, предотвращения инцидентов и повышения уровня безопасности полетов;
- осведомленность и профессиональную подготовку.

4.3 Регулирование безопасности полетов на европейском уровне

4.3.1 Созданная в 1998 году Комиссия ЕВРОКОНТРОЛЯ по регулированию безопасности полетов занимается разработкой рамок, которые могут использоваться государствами для внедрения, разработки и согласования нормативных положений по безопасности системы ОрВД. Основным элементом указанных рамок является ряд нормативных требований по безопасности полетов.

4.3.2 Нормативные требования ЕВРОКОНТРОЛЯ по безопасности полетов (ESARR) представляют собой утвержденные на высоком уровне документы, касающиеся требований к системе ОрВД, основанных на поставленных перед ней задачах. Эти документы дополняют SARPS ИКАО в соответствующих областях и лежат в основе системы безопасности полетов при ОрВД во всем районе ответственности ЕКГА. К настоящему времени государства-члены ЕКГА утвердили четыре таких норматива:

ESARR 2 - «Предоставление результатов оценки инцидентов, связанных с безопасностью полетов при ОрВД».

ESARR 3 - «Использование поставщиками обслуживания ОрВД систем обеспечения безопасности».

ESARR 4 - «Оценка и уменьшение риска в системе ОрВД».

ESARR 5 - «Персонал служб ОрВД».

4.3.3. В рамках своих обязательств, предусмотренных Конвенцией ЕВРОКОНТРОЛЯ, государства-члены обязаны включить требования ESARR в свою национальную систему регулирования безопасности полетов в пределах согласованных сроков. Кроме того, для обеспечения их успешного выполнения на национальном уровне необходимо предпринять целый ряд дополнительных вспомогательных мер.

5. ВЫВОДЫ

5.1 В Европе произошла эволюция связанных с безопасностью полетов функций в соответствии с институциональной структурой отрасли ОрВД, и в настоящее время они в большей степени отражают те, которые существуют в других авиационных секторах.

5.2 На европейском уровне ЕВРОКОНТРОЛЬ осуществляет широкий спектр связанных с безопасностью полетов функций, цель которых заключается в упорядочении мер по безопасности полетов при ОрВД в области как обеспечения, так и регулирования безопасности полетов в рамках общего для всей авиационной отрасли подхода к этой проблеме.

— КОНЕЦ —