

ОДИННАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 22 сентября – 3 октября 2003 года

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

ПОЛОЖЕНИЯ И ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ИКАО ПО ВОПРОСАМ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ ПРИ ОВД

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

Настоящий документ содержит краткий обзор положений Приложения 11 и PANS-ATM, посвященных управлению безопасностью полетов, и представляет новое *Руководство по управлению безопасностью полетов для аэродромов и обслуживания воздушного движения*.

Действия Совета приводятся в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Безопасность полетов всегда являлась основной задачей обслуживания воздушного движения (ОВД), как явствует из п. 2.2 Приложения 11 *"Обслуживание воздушного движения"*. Кратко эту задачу можно сформулировать как обеспечение безопасного, упорядоченного и ускоренного потока воздушного движения. Повышение роли воздушного транспорта в мировой экономике и увеличение расходов на эксплуатацию воздушных судов также обуславливают необходимость обеспечения максимальной эффективности системы ОВД. Однако основной задачей по-прежнему должно быть обеспечение безопасности полетов.

1.2 Положения ИКАО, связанные с управлением безопасностью полетов при ОВД, содержатся в разделе 2.26 Приложения 11, главе 2 *Правил аэронавигационного обслуживания "Организация воздушного движения"* (PANS-ATM, Дос 4444) и *Руководстве по управлению безопасностью полетов для аэродромов и обслуживания воздушного движения* (см. документ AN-Conf/11-IP/9). Эти положения требуют от государств учреждать систематические и надлежащие программы управления безопасностью полетов с целью обеспечить поддержание системами ОВД надлежащего уровня безопасности полетов. В этом контексте понятие "система ОВД" может означать совокупность оборудования, программного обеспечения и персонала, необходимых для эксплуатации системы, а также стандартов и правил, регламентирующих ее функционирование.

1.3 Поправки, вводящие эти положения, начали применяться 28 ноября 2002 года, однако от государств не требуется установить приемлемый уровень и цели безопасности полетов при обеспечении обслуживания воздушного движения до 27 ноября 2003 года. До этой даты положение об установлении приемлемого уровня и целей безопасности полетов имеет статус рекомендации.

1.4 В разделе 2.26 Приложения 11 также предусмотрено, что в соответствующих случаях уровни и цели безопасности полетов устанавливаются на основе региональных аэронавигационных соглашений.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В авиационном контексте безопасность полетов обычно воспринимается населением как отсутствие авиационных происшествий. Конечно, было бы желательно полностью исключить авиационные происшествия, однако следует признать, что такая "абсолютная безопасность полетов" является недостижимой целью; отказы и ошибки случаются, несмотря на все попытки избежать их. Это относится ко всем сферам деятельности человека. Большая часть наших повседневных действий сопряжена с определенной степенью риска. Мы считаем ту или иную деятельность "безопасной", если связанный с нею риск расценивается как допустимо малый.

2.2 Цель авиационных программ по безопасности полетов заключается в контроле процессов, которые могут привести к опасным событиям, с тем чтобы свести к минимуму вероятность авиационных происшествий.

2.2.1 Программа управления безопасностью полетов при ОВД может рассматривать только те риски в общей авиационной системе, для которых ОВД может быть одним из способствующих факторов.

2.3 Для реализации официальной программы управления безопасностью полетов недостаточно общего заявления о том, что безопасность полетов имеет первостепенное значение. Требуется определить контрольные показатели безопасности полетов и создать механизм, позволяющий организации продемонстрировать соблюдение этих контрольных показателей безопасности полетов.

2.4 В главе 2 документа PANS-ATM говорится, что цели обеспечения безопасности полетов при ОВД заключаются в обеспечении:

- a) соблюдения установленного уровня безопасности полетов при предоставлении ОВД в воздушном пространстве или на аэродроме; и
- b) при необходимости внедрения усовершенствований, нацеленных на обеспечение безопасности полетов.

2.4.1 Признавая, что отдельные отказы и ошибки все равно будут иметь место, для достижения этих целей необходимо установить процедуры, позволяющие:

- a) уменьшить, насколько это практически возможно, количество отказов и ошибок в системе; и
- b) обнаруживать ошибки и отказы и предпринимать корректирующие действия, прежде чем они приведут к авиационному происшествию.

2.5 Согласно положениям PANS-ATM программа обеспечения безопасности полетов должна предусматривать, в частности, следующее:

- a) контроль за уровнями безопасности полетов в целом и выявление любых неблагоприятных тенденций;
- b) связанный с безопасностью полетов анализ деятельности органов ОВД;
- c) оценку безопасности полетов в связи с планируемой реорганизацией воздушного пространства, вводом новых систем оборудования или средств и внедрением новых или измененных правил ОВД; и
- d) механизм определения необходимости введения мер повышения безопасности полетов.

2.6 В документе PANS-ATM более подробно не оговариваются те моменты, которые необходимо учитывать при учреждении программы обеспечения безопасности полетов, и те изменения системы, которые требуют проведения оценки безопасности полетов. Однако признается, что многим государствам необходимы дополнительные рекомендации, в частности по таким вопросам, как установление приемлемых уровней безопасности полетов и проведение оценок безопасности полетов. С учетом того, что положения по управлению безопасностью полетов вводятся также для аэродромов, было решено включить такие рекомендации в единый документ – *Руководство по управлению безопасностью полетов для аэродромов и обслуживания воздушного движения*.

2.6.1 Издание такого руководства в качестве сводного документа является также первым шагом к принятию согласованного подхода к управлению безопасностью полетов, предлагаемого в рамках системного подхода к безопасности полетов (см. документ AN-Conf/11-WP/5) и описанного в эксплуатационной концепции ОрВД (см. документ AN-Conf/11-WP/4).

2.7 Указанное руководство скомпоновано таким образом, что вначале рассматриваются основные принципы управления безопасностью полетов, общие для аэродромов и ОВД. К ним, в частности, относятся:

- a) факторы, влияющие на систему безопасности полетов, с особым упором на ошибку человека;
- b) важность организационных аспектов, включая ответственность и подотчетность в сфере обеспечения безопасности полетов и необходимость позитивной культуры безопасности полетов;
- c) процедуры оценки безопасности полетов; и
- d) обеспечение безопасности полетов в системе на текущей основе путем проверок и контроля.

2.8 Далее следуют разделы, посвященные реализации этих общих принципов применительно к аэродромам и ОВД. Руководство также рассматривает различные требования государственных регламентирующих ведомств, эксплуатантов аэродрома и поставщиков ОВД, признавая, что в разных государствах эти функции могут выполняться государственными, частными или корпоративными органами в различных сочетаниях.

3. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

3.1 Конференции предлагается принять следующую рекомендацию:

Рекомендация 2/... Учреждение программ управления безопасностью полетов при ОВД и установление приемлемых уровней безопасности полетов

Рекомендуется, чтобы государства, которые еще не сделали этого, предприняли действия в соответствии с п. 2.26 Приложения 11 и:

- a) учредили систематические и надлежащие программы управления безопасностью полетов при ОВД с целью гарантировать поддержание безопасности полетов при обеспечении ОВД в воздушном пространстве и на аэродромах и
- b) установили приемлемый уровень и цели безопасности полетов при обеспечении ОВД в воздушном пространстве и на аэродромах.

– КОНЕЦ –