

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 2.3 повестки дня.** **Регулирование безопасности полетов**

СОЗДАНИЕ ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ИНФОРМАЦИИ ОБ УПРАВЛЕНИИ ФАКТОРАМИ РИСКА НЕСАНКЦИОНИРОВАННОГО ВЫЕЗДА НА ВПП

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

АННОТАЦИЯ

Потребность в обеспечении более высоких уровней безопасности полетов никогда не стояла так остро, как сейчас. Составляющим элементом повышения уровня безопасности полетов является уменьшение риска столкновений, связанных с несанкционированными выездами на ВПП. Международный подход приведет к выработке эффективных глобальных решений, в частности для уменьшения риска в глобальном масштабе и совершенствования управления факторами риска несанкционированного выезда на ВПП, рекомендуется стандартизировать информацию, касающуюся несанкционированных выездов на ВПП.

Действия Конференции изложены в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Воздушные перевозки характеризуются высоким уровнем безопасности. Такие показатели достигнуты благодаря деятельности пилотов, диспетчеров УВД, специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, персонала аэропортов, конструкторов самолетов и аэропортового оборудования и других специалистов, деятельность которых связана с обеспечением безопасности авиапассажиров во всем мире. Однако, несмотря на высокий уровень профессиональной подготовки, по-прежнему имеют место ошибки, в результате которых происходят несанкционированные выезды на ВПП. Статистические данные свидетельствуют о том, что ошибки, совершаемые при выполнении сотен миллионов операций, приводят к несанкционированным выездам на ВПП и создают предпосылки к столкновению воздушных судов. Для уменьшения количества и риска несанкционированных выездов на ВПП во всем мире необходима глобальная стратегия. В настоящем документе в развитие предусмотренного Глобальным планом обеспечения безопасности полетов (ГПБП) Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) унифицированного подхода к повышению уровня безопасности при выполнении операций на ВПП рекомендуется стандартизировать: определение понятия

"несанкционированный выезд на ВПП", классификацию несанкционированных выездов на ВПП по степени тяжести и типу ошибки и базу данных о несанкционированных выездах на ВПП.

1.2 Федеральное авиационное управление (ФАУ) Соединенных Штатов Америки предполагает координировать свою деятельность с ИКАО в области сокращения риска несанкционированных выездов на ВПП. Преимущества согласования такой деятельности заключаются в следующем:

- a) создание более совершенной глобальной системы информации о тенденциях в области несанкционированных выездов на ВПП, что позволит расширить диапазон идентификации факторов риска;
- b) совершенствование управления факторами риска в глобальном масштабе.

ФАУ признает исключительную важность международного сотрудничества в деле решения этой проблемы в области обеспечения безопасности полетов.

1.3 ФАУ поддерживает инициативу, направленную на стандартизацию информации о несанкционированных выездах на ВПП в глобальном масштабе. Для достижения этой цели ФАУ рекомендует приводимый ниже минимальный перечень необходимых задач:

- a) разработать общее определение понятия "несанкционированный выезд на ВПП";
- b) разработать общую классификацию несанкционированных выездов на ВПП по степени тяжести, типу ошибки и/или факторам, способствующим несанкционированным выездам; и
- c) разработать общую базу данных о несанкционированных выездах на ВПП, содержащую стандартизированный набор данных.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 **Определение.** В Соединенных Штатах Америки используется следующее определение понятия "несанкционированный выезд на ВПП":

"Любое происшествие на ВПП аэропорта с участием воздушного судна, транспортного средства, лица или объекта на земле, в результате которого возникает опасность столкновения или не выдерживается требуемое расстояние до воздушного судна, выполняющего взлет, намеревающегося выполнять взлет, совершающего посадку или намеревающегося совершить посадку".

2.1.1 Неоднократно многие авиационные организации мира отмечали, что во всем мире существует множество других определений понятия "несанкционированный выезд на ВПП". В результате этого большую часть данных, касающихся несанкционированных выездов на ВПП, на международном уровне сопоставить непросто. ФАУ признает, что для глобального использования, возможно, более приемлемы альтернативные определения. Приведенное выше определение прилагается в качестве основы для обсуждения.

2.2 **Классификация несанкционированных выездов на ВПП.** В Соединенных Штатах Америки несанкционированные выезды на ВПП традиционно классифицируются по типу ошибки (т. е. эксплуатационная ошибка, отклонение, допущенное пилотом, отклонение, допущенное

транспортным средством/пешеходом), а не по степени тяжести последствий. В 2001 году авиационные аналитики, имеющие опыт работы в области управления воздушным движением, аэропортов, летных стандартов, человеческого фактора и систем безопасности, проанализировали имевшие место в Соединенных Штатах Америки в период с 1997 по 2000 год случаи несанкционированных выездов на ВПП на предмет определения тяжести последствий. Эта деятельность послужила основой для разработки совместной классификации несанкционированных выездов на ВПП по степени тяжести и типу ошибки, которая используется в настоящее время.

2.2.1 Классификация по степени тяжести. При определении степени тяжести последствий несанкционированного выезда на ВПП рассматривается много эксплуатационных факторов (см. рис. 1). В их число входят:

- a) скорость и летно-технические характеристики рассматриваемого воздушного судна;
- b) расстояние между участвующими сторонами (горизонтальное и/или вертикальное);
- c) тип и масштаб маневра уклонения;
- d) условия видимости;
- e) геометрия аэропорта и окружающая местность;
- f) время суток; и
- g) состояние поверхности ВПП.

2.2.2 Классификация по степени риска позволяет определить и оценить риск, связанный с несанкционированными выездами на ВПП. ФАУ признает возможность наличия других альтернативных классификаций по степени тяжести последствий, которые могут быть более приемлемыми для глобального использования. Приводимая ниже классификация предлагается в качестве основы для обсуждения.

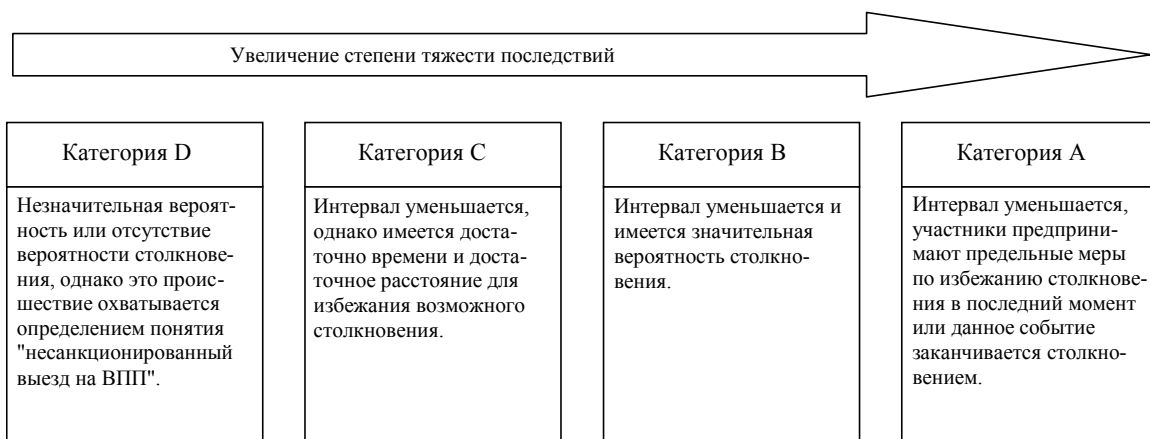


Рис. 1. Используемая в Соединенных Штатах Америки классификация несанкционированных выездов на ВПП по степени тяжести последствий

2.2.3 Классификация по типу ошибки. Традиционно ФАУ занимается расследованием несанкционированных выездов на ВПП и классифицирует происшествие по одному из перечисленных

ниже типов ошибки: эксплуатационная ошибка, отклонение, допущенное пилотом, или отклонение, допущенное транспортным средством/пешеходом (см. рис. 2). Классификация по типу ошибки позволяет определить и оценить степень риска, связанного с несанкционированным выездом на ВПП. ФАУ признает возможность наличия других альтернативных классификаций, которые могут быть более приемлемыми для использования в глобальном масштабе. Приводимая ниже классификация предлагается в качестве основы для обсуждения.

Эксплуатационные ошибки	Отклонение, допущенное пилотом	Отклонение, допущенное транспортным средством/пешеходом
Эксплуатационная ошибка (ОЕ) представляет собой действие диспетчера УВД, в результате которого: ➤ расстояние между двумя или несколькими воздушными судами или между воздушным судном и препятствиями (к числу препятствий относятся транспортные средства, оборудование и персонал на ВПП) становится меньше требуемого минимального интервала; ➤ воздушное судно совершает посадку или вылетает с ВПП, закрытой для воздушных судов.	Отклонение, допущенное пилотом (PD), представляет собой действие пилота, совершаемое в нарушение любого федерального авиационного правила. Например, пилот не выполняет указание органа управления воздушным движением не пересекать действующую ВПП при следовании по разрешенному маршруту в направлении перрона аэропорта.	Отклонение, допущенное транспортным средством или пешеходом (VPD), представляет собой помеху выполнению воздушными судами операций в результате выхода на рабочую площадь ВПП или передвижения по ней пешеходов, транспортных средств или других объектов без разрешения органа управления воздушным движением.

Рис. 2. Используемая в Соединенных Штатах Америки классификация несанкционированных выездов на ВПП по типу ошибки

2.3 **База данных.** Разработка общей базы данных со стандартизированным набором данных о несанкционированных выездах на ВПП рассматривается в качестве важного шага в направлении снижения риска в глобальном масштабе. Несанкционированные выезды на ВПП с серьезными последствиями являются относительно редким событием, поэтому любому одному авиационному полномочному органу выполнить статистический анализ трудно. Глобальная база данных позволила бы расширить перечень примеров различных типов несанкционированных выездов и обеспечила бы возможность проведения более глубокого статистического анализа. Такая база данных также способствовала бы определению глобальных тенденций и выработке эффективных стратегий уменьшения конкретных видов риска.

3. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

3.1 Конференции предлагается согласиться принять следующую рекомендацию:

Рекомендация 2/-. Создание глобальной системы информации об управлении факторами риска несанкционированных выездов на ВПП

ИКАО рекомендуется:

- a) разработать общее определение термина "несанкционированный выезд на ВПП";
- b) разработать общую классификацию несанкционированных выездов на ВПП по степени тяжести последствий, типу ошибки и/или факторам, способствующим несанкционированным выездам; и
- c) разработать общую базу данных о несанкционированных выездах на ВПП, содержащую стандартизированный набор данных.

– КОНЕЦ –