

Глобальная дорожная карта безопасности полетов

Global Aviation Safety Roadmap

A strategic action plan for future aviation safety developed jointly
by ACI, Airbus, Boeing, CANSO, FSF, IATA and IFALPA for ICAO

Стратегический план действий по безопасности полетов, разработанный совместно Международным советом аэропортов (ACI), компаниями «Эрбас» и «Боинг», Организацией аэронавигационного обслуживания гражданской авиации (CANSO), Всемирным фондом безопасности полетов (FSF), Международной ассоциацией воздушного транспорта (IATA) и Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (IFALPA) для Международной организации гражданской авиации (ИКАО)

Декабрь 2006 г.




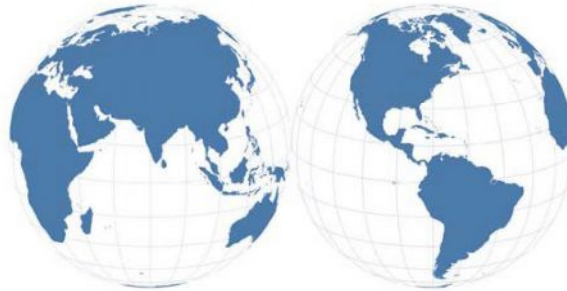

Gustav Humbert
President & CEO




Alan Mulally
President & CEO
Commercial Airplanes




Robert J. Aaronson
Director General

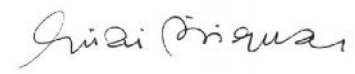



Alexander ter Kuile
Secretary General CANSO




Capt. Dennis Dolan
President




Giovanni Bisignani
Director General & CEO



Flight Safety Foundation


Stuart Matthews
President & CEO

ЦЕЛЬ: сокращение риска авиационных происшествий в гражданской авиации мира

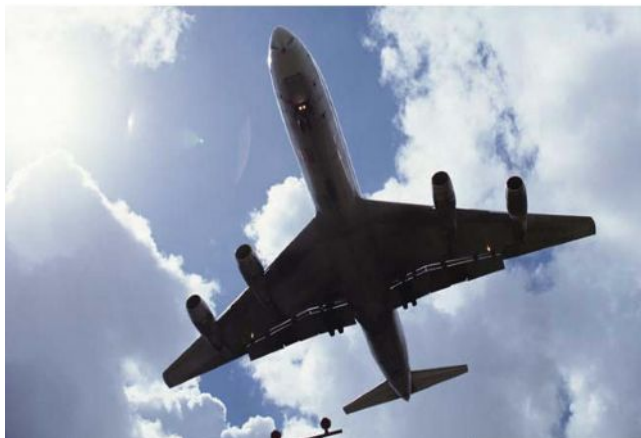


СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие: глобальная стратегия безопасности полетов	4
Необходимость в глобальной дорожной карте безопасности полетов	5
Цели и задачи	5
Участники авиационной деятельности	6
Показатели безопасности полетов	6
Измерение рисков	7
Региональный уровень	9
Слагаемые успеха	10
Важные направления деятельности	11
Взаимодействие	12
Следующие шаги	12
Сокращения	14
Глобальная дорожная карта безопасности полетов (плакат)	Приложение А

Глобальная стратегия безопасности полетов

Лидеры в области безопасности полетов должны понимать ситуацию, обладать чувством ответственности, желанием действовать, ясной стратегией и целью. Что касается непосредственно правительств и государств, то их лидерство должно заключаться в том, чтобы комплексно подходить к разработке политических принципов и контролировать конкретные действия. Для самой авиационной отрасли важно выйти за пределы конструкторских и технологических проблем и подняться на уровень управленческих задач и авиационной культуры. Самое главное в авиации – создать систему безопасности полетов. Моральный долг предпринимать действия по дальнейшему сокращению аварийности, не требует доказательств: эксплуатационные преимущества такого подхода огромные, а коммерческие выгоды неоспоримые.



В конечном счете, приемлемый или удовлетворительный уровень аварийности определяется мнением о нем общественности и международного авиационного сообщества. Приемлемый риск безопасности полетов непосредственно зависит от уровня доверия к самой системе безопасности полетов, который подрывается при очередном авиационном происшествии. Поэтому задача состоит в том, чтобы постоянно снижать существующий уровень аварийности. Чтобы добиться нового

существенного прорыва следует отойти от традиционной модели отношений между правительствами и авиационной отраслью, для которой характерно противостояние между регулируемыми и регулирующими субъектами. Для этого и нужен глобальный план действий, в котором четко определены роли, которые играют регулирующие органы и отраслевые предприятия, а также то, насколько они дополняют друг друга. Планом также предусматривается элемент глобального лидерства и координации в области безопасности полетов, который в настоящее время отсутствует.

Для решения этой задачи на отраслевом совещании Аэронавигационной комиссии (АНК) Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в мае 2005 года было принято решение создать Группу отраслевого стратегического планирования в области безопасности полетов (ISSG). ИКАО обратилась к тем отраслевым партнерам, которые имели возможность внести свой вклад в работу Группы, чтобы они совместно разработали общую Дорожную карту безопасности полетов. Часть 1 «Глобальной дорожной карты безопасности полетов», получившая название «Перспективный стратегический план действий по безопасности полетов», разработана ISSG совместно с ИАТА при участии компаний «Эрбас» и «Боинг», а также Международного совета аэропортов (ACI), Организации аэронавигационного обслуживания гражданской авиации (CANSO), Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (IFALPA) и Всемирного фонда безопасности полетов (FSF).

Цель Дорожной карты заключается в том, чтобы обеспечить повышение безопасности полетов в краткосрочном и среднесрочном планах на основе поэтапного подхода. Она является результатом высококачественного концептуального анализа в форме картины "широкими мазками", и предусматривает привлечение ИКАО на раннем этапе к созданию Части 2 – документа, в котором будут предложены более конкретные действия. По нашему мнению, такое сотрудничество приведет к сокращению рисков авиационных происшествий в гражданской авиации в глобальном масштабе.

Необходимость в глобальной дорожной карте безопасности полетов

В настоящее время при управлении безопасностью полетов в авиационной отрасли используется так называемый «реагирующий» подход. При этом принимаемые меры часто носят непоследовательный и несогласованный характер. Глобальная дорожная карта безопасности полетов (которую в дальнейшем мы будем называть Дорожная карта) – это перспективный план действий в авиационной отрасли, в рамках которого при управлении безопасностью полетов вместо «реагирующего» применяется «превентивный» подход. Дорожная карта, представленная в Приложении А, призвана обеспечить, чтобы согласованные инициативы, предпринимаемые в глобальном масштабе, способствовали повышению безопасности полетов, снижали уровень непоследовательности и дублирования действий. Дорожной картой предусмотрен процесс анализа рисков и определение приоритетов выдвинутых инициатив.

Цели и задачи

Главная задача Дорожной карты состоит в том, чтобы определить общую сферу деятельности всех участников процесса, включая государства, регулирующие органы, авиакомпании, аэропорты, изготовителей воздушных судов, профсоюзы летного состава, организации, занимающиеся обеспечением безопасности полетов, и поставщиков аэронавигационного обслуживания. Дорожная карта координирует и направляет политику и инициативы в области безопасности полетов в глобальном масштабе, сокращая риск авиационных происшествий в гражданской авиации. Указанная сфера деятельности критически важна для контроля за соблюдением стандартов безопасности полетов, избежания дублирования и использования несогласованной стратегии. В целом, это план действий и «превентивных» мер, направленных на повышение безопасности полетов в мировой системе воздушных сообщений.

Дорожная карта основана на высоких стандартах, которые рассматриваются отраслью как жизненно важные для повышения безопасности полетов гражданской авиации в глобальном масштабе. Она не заменяет такие региональные структуры, использующие информацию по безопасности полетов, как Группа по безопасности полетов гражданской авиации США (CAST), Совместная стратегическая инициатива европейских стран в области безопасности полетов (JSSI) Объединенного авиационного ведомства европейских стран (JAA) или Панамериканская группа по безопасности полетов (PAAST). Наоборот, в дорожной карте использованы эти чрезвычайно ценные программы, высвечивая при этом те проблемные области, на которые правительства и представители отрасли должны обратить первоочередное внимание. Более того, в ней рассматриваются те проблемы, которым в настоящее время не уделяется должного внимания. Следует отметить, что Дорожная карта только тогда станет эффективным инструментом, когда правительства и представители авиационной отрасли согласятся с ее положениями и примут обязательства по их соблюдению. Для претворения в жизнь Дорожной карты необходимо постоянно демонстрировать лидерские качества, осуществлять контроль и оценку ее внедрения, изучать последствия принятых мер. Дорожная карта должна стать «живым» документом, регулярно пересматриваться и обновляться.

Дорожная карта разработана для оказания помощи при внедрении гармонизированных, последовательных и согласованных правил контроля за состоянием безопасности полетов и связанных с ними процессов, которые полностью отражают глобальный характер современной системы воздушного транспорта. В ней подчеркнута обязанность государств создавать действительно независимые, надлежащим образом финансируемые и эффективные регулирующие органы гражданской авиации. Кроме того, в Дорожной карте говорится о структурированных программах, которые должны эффективно реализовываться в рамках систем "открытого предоставления сообщений" и

"культуры справедливых отношений", чтобы вести систематический сбор, анализ и распространение сообщений о безопасности полетов, а также информации, которую следует использовать исключительно для предотвращения авиационных происшествий.

Эта стратегическая инициатива предназначена для того, чтобы дать импульс дальнейшему повышению безопасности полетов. Она подразумевает последовательность действий, измеряя количественные показатели которых можно оценивать полученные результаты. В Дорожной карте содержится признание того, что при управлении безопасностью полетов всегда будет присутствовать «реагирующий» элемент, но подчеркивается важность краткосрочных и среднесрочных промежуточных этапов, по которым все участники данного процесса должны планировать будущую деятельность и давать оценку полученным результатам.

На современном этапе Дорожная карта не рассчитана на то, чтобы давать подробные указания, как достигать поставленные цели. В зависимости от конкретной обстановки и обстоятельств, для достижения одной и той же цели можно предусмотреть разные подходы. Важность и уникальность Дорожной карты состоит в том, что она стимулирует коллективные усилия участников авиационной деятельности для решения общих задач. Это такая карта, в которой нет точных направлений. Представители авиационной отрасли вместе с ИКАО должны сами их определить.

Участники авиационной деятельности

Основными участниками деятельности в области гражданской авиации являются государства, ИКАО, авиакомпании, аэропорты, поставщики аэронавигационного обслуживания, изготовители воздушных судов и оборудования, организации, занимающиеся техническим обслуживанием и ремонтом воздушных судов, региональные организации, международные организации и другие представители авиационной отрасли. Важнейшее условие успешного использования Дорожной карты - стремление всех участников активно решать вопросы повышения безопасности полетов. Именно из этого мы должны исходить.

Показатели безопасности полетов

Дорожная карта разработана для того, чтобы постоянно совершенствовать систему безопасности полетов. Информация, полученная путем обработки точных данных, лежит в основе совершенствования любой системы. Без такой информации никакой прогресс не возможен. Чрезвычайно важно, чтобы все участники авиационной деятельности разработали программу сбора и анализа широкого массива данных. Предоставление точной информации напрямую зависит от того, насколько безопасно чувствует себя поставщик данных. Чтобы система сбора данных работала эффективно, а собранная информация не использовалась для уголовного преследования, необходимо иметь гарантии защиты источников информации по безопасности полетов. При этом в ходе слушаний дел в суде можно использовать информацию по безопасности полетов, полученную из других источников.



Данные по безопасности полетов поступают из многих источников в авиационном сообществе. Для их использования такие данные следует преобразовать в информацию, которая может быть полезной системным менеджерам при принятии обоснованных решений. Сбор данных для достижения конкретной цели следует осуществлять по систематизированному плану. Данные, собранные иными способами, увеличивают нагрузку на принимающие участие в этом процессе организации и не приводят к повышению безопасности полетов.

Планом безопасности полетов необходимо предусмотреть надлежащее использование информации по безопасности полетов на местном, государственном и региональном уровнях. Кроме этого, информацию, собранную в различных регионах мира, следует тщательно анализировать, чтобы использовать положительный опыт для снижения потенциальных опасностей на местах. В Дорожной карте описаны конкретные шаги и этапы, которые должны координироваться представителями авиационной отрасли и ИКАО, чтобы выйти на международный уровень показателей безопасности полетов.

Полученные данные позволяют осуществлять непрерывный системный мониторинг безопасности полетов. В Дорожной карте содержится перечень показателей безопасности полетов, рекомендованный участникам авиационной деятельности, который можно использовать как для фиксации современного уровня безопасности полетов, так и для отслеживания выполнения программы. Эффективные показатели безопасности полетов должны легко использоваться, измеряться и точно отражать текущее положение дел. Показатели разрабатываются таким образом, чтобы иметь возможность измерять уровень внедрения и эффективности проектов, направленных на повышение безопасности полетов. Они также должны идентифицировать как меняющиеся, так и новые риски в пределах системы.

Вначале необходимо разобраться, в какой степени государства соблюдают международные стандарты. При определении показателей безопасности особое внимание следует обратить на результаты Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов ИКАО (USOAP), на результаты других аналогичных проверок, а также на то, насколько успешно исправляются обнаруженные недостатки. Умелое применение принципов и процессов управления безопасностью полетов можно измерить несколькими способами, включая использование сведений, полученных по системе аудиторской проверки безопасности полетов ИАТА (IOSA) и из других источников.

Все программы повышения безопасности полетов должны основываться на полученных данных и строиться по принципу "планируй – делай – проверяй - исправляй", о котором говорится в Дорожной карте. Если данные говорят о необходимости действовать, разрабатывается план действий. После того, как план выполнен, измеряются полученные результаты. Если запланированные результаты не достигнуты, оценивается эффективность плана и в него вносятся необходимые изменения. Такой непрерывный цикл, состоящий из анализа, идентификации, действий, измерения и внесения изменений, - главная характерная черта любой программы повышения безопасности полетов и он также присутствует в Дорожной карте.

Измерение рисков

Говоря о безопасности полетов, мы, прежде всего, имеем ввиду эксплуатационные качества воздушных судов. Что касается Дорожной карты, которая разработана с целью сокращения рисков авиационных происшествий в гражданской авиации мира, то крайне важно, чтобы такие характеристики можно было измерить и использовать для существенного сокращения рисков, которые могут возникнуть в краткосрочной и среднесрочной перспективах.

По предложению ИКАО в Дорожной карте рассматриваются реактивные и турбовинтовые воздушные суда западного и восточного производства с взлетным весом свыше 5700 килограммов. В рамках Дорожной карты следует разработать такие

показатели безопасности полетов, используя которые можно измерить сокращение рисков применительно к указанному парку воздушных судов.

Чтобы дать количественную оценку состояния безопасности полетов в отрасли, как правило, используют коэффициенты аварийности, основанные, например, на общем количестве авиационных происшествий или авиационных происшествий с полным разрушением корпуса воздушного судна на миллион часов налета или на количество секторов. Самым серьезным показателем является уровень авиационных происшествий с человеческими жертвами, но в разных регионах под влиянием эмоционального фактора он может существенно меняться, что создает определенные трудности с его применением.



В настоящее время в мире наиболее широко используются «реагирующие» программы обеспечения безопасности полетов. В них отмечаются общие угрозы авиации в регионах с высокими коэффициентами аварийности, например, при грузовых перевозках или по конкретным категориям авиационных происшествий, в том числе - при заходе на посадку и посадке, а также в случаях потери управления или несанкционированного присутствия на ВПП; кроме этого, в указанных программах фиксируются авиационные происшествия и инциденты, вызванные турбулентностью, и происшествия на перроне. Дорожная карта учитывает эти программы безопасности полетов, их системы количественных оценок и использует накопленный ими опыт. Но более важно то, что в Дорожной карте содержится призыв к

государствам и представителям авиационной отрасли обмениваться информацией, полученной в рамках этих программ, широко использовать доказавшие свою эффективность механизмы и средства повышения безопасности полетов. Цель Дорожной карты состоит в том, чтобы наиболее эффективно выполнить свои посреднические функции и, самое главное - использовать имеющийся положительный опыт, чтобы избежать повторения аналогичных авиационных происшествий в будущем.

Анализ авиационных происшествий, ценный сам по себе, обеспечивает получение точной (с точки зрения статистики) информации. В настоящее время такая превентивная программа, как Система оценки тенденций, анализа и обмена данными по безопасности полетов IATA (STEADES), использует в большей степени прогностический подход к оценке угроз и измерению уровней рисков на основе анализа полетных данных при инцидентах и в ходе «штатных» полетов, а также применяет программы поддержки качества летной эксплуатации FOQA. Более того, информация по безопасности полетов, поступающая по программам USQAP и IOSA, используется всеми участниками авиационной деятельности, чтобы «диагностировать» ситуацию в международном масштабе. В мире имеются и другие многочисленные источники информации по безопасности полетов, которые могут быть включены в глобальную систему определения рисков на «превентивной» основе.

Дорожная карта не должна игнорировать эти источники, поскольку они позволяют повысить качество анализа данных и информации, совершенствовать программы обмена опытом для более точного измерения уровней безопасности полетов и определения степени рисков. Что касается представителей авиационной отрасли, то им важнее всего развивать аналитические ресурсы, которые можно использовать для предотвращения авиационных происшествий. Если выйти за пределы среднесрочного прогнозирования, то

можно предположить, что возможность анализировать ситуацию в глобальном масштабе окажется полезной для идентификации меняющихся и новых рисков, которые могут быть вызваны изменениями в авиационной системе и даже в демографической картине мира.

Региональный уровень

Сложность авиационной системы диктует необходимость сотрудничества всех секторов отрасли. Опыт говорит, что самые успешные авиационные инициативы в области безопасности полетов являлись результатом совместных усилий промышленности, регулирующих органов, изготовителей авиационной техники и других организаций.

Лучшим примером такого подхода является североамериканская программа CAST (Группа по безопасности полетов гражданской авиации США), которая была сформирована в 1997 году и объединила всех участников процесса, включая регулирующие органы, для решения задачи, поставленной комиссией вице-президента США Гора - сократить к 2007 году количество авиационных происшествий со смертельным исходом на 80 процентов. Этим региональным планом предусматривалось 73-х процентное сокращение риска авиационных происшествий со смертельным исходом к 2007 году в результате выполнения программы приоритетных мер, направленных на повышение безопасности полетов. Даже с точки зрения экономики реализация программы CAST приведет к впечатляющим результатам. Расчеты показывают, что при современной аварийности в США для компенсации соответствующих потерь необходимо выделять 76 долларов с каждого рейса. В случае внедрения предлагаемых мер указанные расходы сократятся на 56 долларов, что приведет к ежегодной экономии в 620 миллионов долларов.

В Европе Объединенное авиационное ведомство европейских стран (JAA) реализует Совместную стратегическую инициативу европейских стран в области безопасности полетов (JSSI). Европейская Группа по изучению будущих проблем безопасности полетов (FAST) анализирует опасности, которые могут возникнуть в будущем, основываясь на изменениях, происходящих в отрасли, прежде всего в области технических средств. По инициативе FAST разработаны планы действий, направленные на повышение безопасности полетов, некоторые из которых в настоящее время осуществляются Европейским агентством по безопасности полетов (EASA). Программы CAST и JSSI/FAST тесно взаимосвязаны и играют важную роль в повышении безопасности полетов в мире.

Панамериканская группа по безопасности полетов (PAAST) объединяет авиационные организации региона, включая правительственные органы, авиакомпании, региональные бюро ИКАО и ИАТА, а также другие заинтересованные структуры. Ей назначаются руководители групп на местах, которые знакомы с местными условиями, правовыми системами, культурными традициями, и так далее, что позволяет осуществлять меры, направленные на повышение безопасности полетов в своих регионах.

Структурированная аналогично PAAST, Африканская группа по повышению безопасности полетов (ASET) много сделала для того, чтобы повысить показатели безопасности полетов в регионе. Африка нуждается в своей Дорожной карте безопасности полетов для действий в краткосрочной и среднесрочной перспективе. С этой целью представители ИАТА и ИКАО провели совещание, чтобы определить важные направления, прежде всего в области безопасности при УВД и в инфраструктуре аэродромов. Повышенное внимание в указанной региональной программе также уделяется правилам безопасности полетов и контролю за их соблюдением. Предполагается, что указанная деятельность ИКАО и ИАТА будет проводиться в рамках Глобальной дорожной карты безопасности полетов.

Кроме этого, Дорожная карта должна активизировать деятельность по Программе совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности (COSCAP). Спонсируемые в рамках Программы технического сотрудничества ИКАО, программы COSCAP действуют в Южной Азии, Юго-восточной Азии, и в Северной Азии, причем в каждой из них созданы группы по

безопасности полетов, приоритетное внимание в которых, как и в CAST, уделяется повышению безопасности полетов. Программы COSCAPS также сформированы в Содружестве Независимых Государств (СНГ), Латинской Америке, Западной Африке, Центральной Африке, Южной Африке и в Группе согласия Банджула (BAG).

Учитывая опыт деятельности региональных групп по безопасности полетов и COSCAP, Дорожная карта должна внимательнее подходить к пропаганде более сложных инициатив по безопасности полетов, поскольку они могут отвлечь внимание государств от своих главных обязательств по исправлению уже обнаруженных недостатков в области инфраструктуры и так далее.

На основе информации о выполнении упомянутых региональных программ можно сделать вывод, что такие акцентированные действия наряду с использованием новых средств могут привести к существенному снижению аварийности.

Слагаемые успеха

С учетом вышеизложенного в Дорожной карте должны фиксироваться те действия, которые уже предпринимаются. Используя в регионах подход, основанный на получении информации, важно не упустить из виду те вопросы безопасности полетов, которые уже появляются на горизонте, включая такую проблему, как перевозки под «удобным флагом». Очевидно, что перспективы безопасности полетов в разных регионах и даже в странах одного региона не одинаковы. Поэтому может возникнуть необходимость «разбить» общую стратегию как по регионам, так даже и по отдельным странам. Важнее всего, чтобы в Дорожной карте не просто содержалась информация о положении дел в прошлом, но и давалась оценка будущих рисков в связи с увеличением объемов перевозок по регионам.

При разработке Дорожной карты учитывались условия и обстоятельства, которые можно назвать «слагаемыми успеха» и которые существуют и могут использоваться для совершенствования управления безопасностью полетов. Такие «слагаемые успеха» служат для того, чтобы убирать препятствия с дороги, ведущей к достижению цели, или для ускорения движения по этой дороге. Поэтому, успешное продвижение Дорожной карты будет зависеть от признания и правильного использования «слагаемых успеха», которые носят критически важный характер для принятия различными региональными группами превентивных мер по обеспечению безопасности полетов. Одни «слагаемые успеха» универсальны по своему характеру, в то время как другие более приспособлены к потребностям конкретного региона или участника авиационной деятельности. Понимание того, как обеспечить эффективное взаимодействие и координацию этих «слагаемых успеха» - одна из главных задач при разработке более подробной Дорожной карты с разными путями к достижению целей в конкретных регионах. Дорожная карта указывает на такие «слагаемые успеха» и, если есть необходимость, предлагает, сроки или условия их использования.

Некоторые «слагаемые успеха» универсальны, но степень их зрелости в разных регионах не одинакова, особенно это касается тех мест, где проблемы безопасности полетов стоят наиболее серьезно. Такие «слагаемые успеха» присутствуют в разных секторах авиации. Например, основной авиационный закон должен предусматривать создание национальной авиационной администрации, которая является основным «слагаемым успеха» как в правовой, так и в управленческой структурах государства. Дополнительное универсальное «слагаемое успеха» - это социальные ожидания, касающиеся создания честного и прозрачного органа, который в состоянии разрабатывать и контролировать соблюдение правил безопасности полетов, основанных на международных стандартах. Точно также для того, чтобы извлекать уроки из авиационных происшествий и инцидентов, следует иметь правовую основу, которая позволяет осуществлять независимые и беспристрастные расследования, осуществлять защиту информации по безопасности полетов от ее использования при рассмотрении дел в судах. Другие универсальные «слагаемые успеха» касаются факторов, которые в равной степени

важны для безопасного функционирования авиационной системы, но при этом зависят от многих участников авиационной деятельности. К таким «слагаемым успеха» можно отнести наличие парка воздушных судов, соответствующих нормам летной годности, технически компетентной и квалифицированной рабочей силы, надежной системы управления воздушным движением, а также эффективной и надежной авиационной инфраструктуры.

Указанные «слагаемые успеха» - это главные элементы, которые следует включать в Дорожную карту. С учетом масштаба и сложности их влияние на авиационную отрасль отличается от более ограниченных и простых факторов. К числу наиболее важных «слагаемых успеха» необходимо отнести следующие: понимание безопасности полетов как ключевого элемента успешного бизнес-плана; определение конкретных первоочередных шагов на пути к повышению безопасности полетов путем обучения персонала и внедрения новых технических средств; а также поддержку серьезных и авторитетных специалистов в области безопасности полетов, которые отлично знают местные условия и могут быть полезными при внедрении передового отраслевого опыта. В конечном счете, ключевое «слагаемое успеха» в глобальном масштабе – это обязательства государств последовательно применять и контролировать соблюдение международных стандартов регулирования деятельности в области безопасности полетов.



Устанавливая различные уровни «слагаемых успеха» и определяя возможности их использования, Дорожная карта ориентирует всех участников авиационной деятельности на принятие эффективных и согласованных мер в глобальном масштабе. Дорожная карта показывает, как обмен опытом и внедрение международных принципов системы управления безопасностью полетов способствуют серьезному прогрессу в решении проблем безопасности полетов в развивающихся регионах.

Важные направления деятельности

При разработке Дорожной карты определялись важные направления, которые должны учитываться участниками авиационной деятельности для успешной реализации своих планов. С этой целью все они разделены на три основные группы: государства, представители авиационной отрасли и регионы, причем для каждой группы определены свои важные направления деятельности.

Важные направления деятельности для государств:

- Недостатки при внедрении международных стандартов
- Недостаточный контроль со стороны регулирующих органов
- Трудности при сообщениях об ошибках и инцидентах
- Неэффективное расследование инцидентов и авиационных происшествий

Важные направления деятельности для регионов:

- Недостатки при координации региональных программ

Важные направления деятельности для авиационной отрасли:

- Трудности при направлении сообщений и при анализе ошибок и инцидентов
- Недостатки при использовании систем управления безопасностью полетов
- Недостаточное соблюдение требований регулирующих органов
- Недостаточное внедрение передового опыта в отрасли
- Неучастие в разработке и реализации отраслевой стратегии безопасности полетов
- Нехватка квалифицированного персонала

- Несогласованность при использовании технических средств, обеспечивающих повышение безопасности полетов

Указанные направления деятельности с конкретными преследуемыми целями и графиками внедрения содержатся на развороте Глобальной дорожной карты безопасности полетов и в Приложении А к ней.

Взаимодействие



В Дорожной карте изложен общий круг вопросов, которыми занимаются все участники авиационной деятельности. Даже в начале разработки Дорожной карты она сразу стала полезным инструментом взаимодействия.

Эффективные системы взаимодействия - важный элемент повышения безопасности полетов в авиационной отрасли. Они дают возможность организованно обсуждать проблемы безопасности полетов, облегчают создание и сохранение культуры

безопасности полетов во всех секторах авиационной отрасли, позволяют каждому участнику авиационной деятельности понять суть и рамки своего круга полномочий.

Хотя каждый участник этой деятельности осознает необходимость в повышении безопасности полетов, существует опасность утраты взаимодействия. На всех уровнях существуют "точки утраты взаимодействия" между участниками авиационной деятельности, которые, возможно, не конца осознают, чем занимаются их коллеги, с какими ограничениями им приходится сталкиваться, и не обмениваются информацией о повышении безопасности полетов регулярным и организованным образом. Это неизбежно приводит к потере координации при реализации стратегии и инициатив в области безопасности полетов. Поэтому в будущем для сохранения актуальности Дорожной карты и внедрения ее положений необходимо разработать эффективный план обеспечения взаимодействия, который должен стать неотъемлемой частью самой Дорожной карты.

Координацию участников авиационной деятельности можно достигнуть разными способами. На международном уровне ИКАО и другие отраслевые организации должны продолжать сотрудничество, чтобы Дорожная карта безопасности полетов продолжала оставаться актуальным документом. Однако также необходимо иметь соответствующие национальные и местные структуры, обеспечивающие взаимодействие всех участников авиационной деятельности на этих уровнях. Создание Группы отраслевого стратегического планирования в области безопасности полетов (ISSG), связанной с разными секторами авиационного сообщества, создает хорошие возможности обеспечить такое взаимодействие.

Содействуя надежному взаимодействию в пределах государств, а также взаимодействию между государствами и представителями авиационной отрасли в рамках отработанной системы регулирования и контроля, а также культуры открытого предоставления сообщений и доверия, Дорожная карта создает более эффективную глобальную систему управления безопасностью полетов, которая основана на совместном использовании информации, сведений о рисках и о состоянии безопасности полетов. Такие возможности снижения аварийности упускать нельзя.

Следующие шаги

В Дорожной карте содержатся положения, которые касаются как ИКАО и государств, так и представителей авиационной отрасли. Аэронавигационной комиссии ИКАО следует

рассмотреть Дорожную карту и оценить необходимость включить некоторые ее положения в Стратегическую цель А ИКАО – Безопасность полетов. Некоторые положения Дорожной карты, которые касаются авиационной отрасли, лежат за пределами полномочий ИКАО, поэтому вопросами их внедрения занимается непосредственно ISSG. Это еще раз говорит о необходимости тесного взаимодействия с ИКАО.

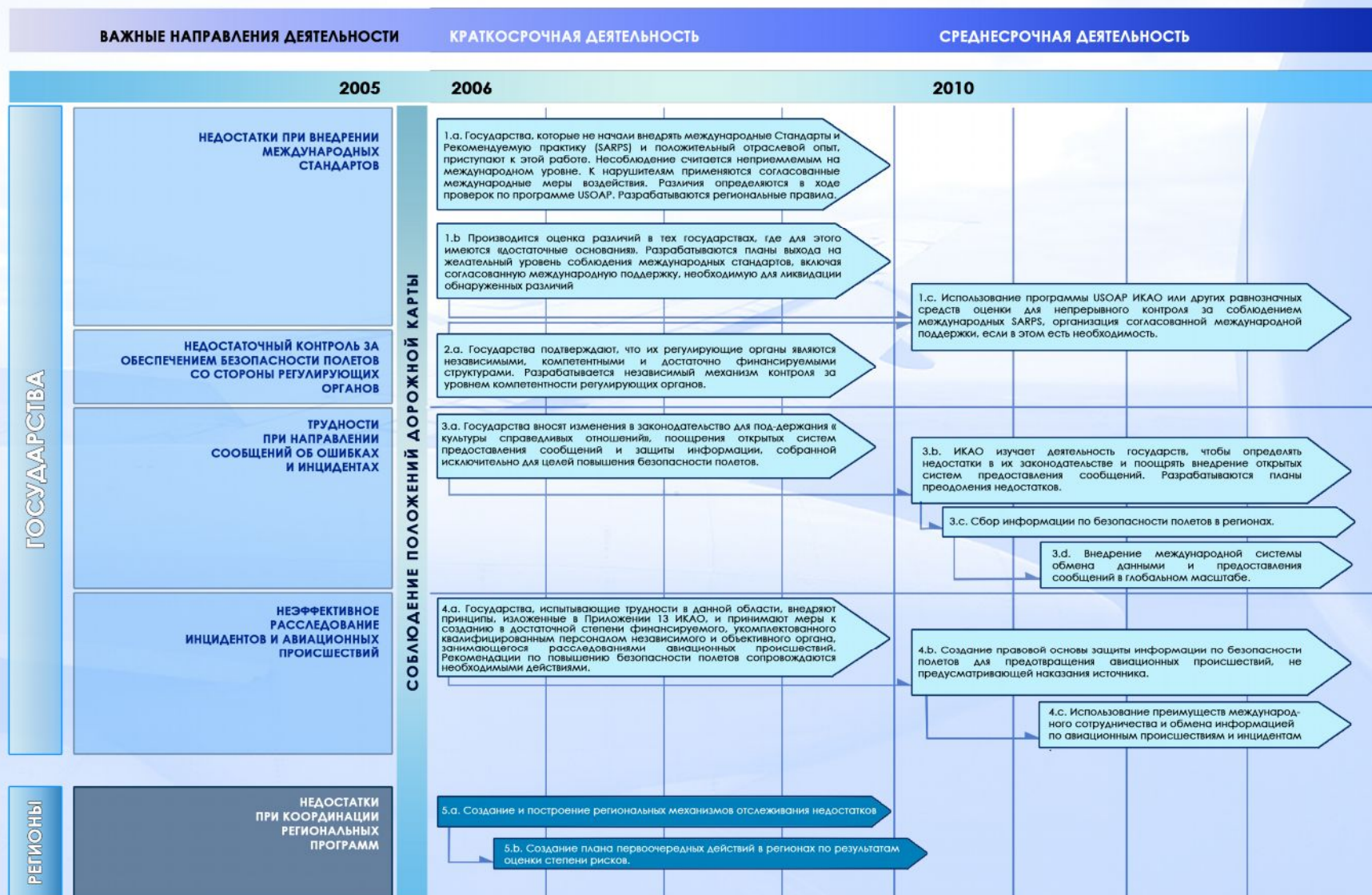
- 1) На совещании АНК 3 февраля 2006 года было принято решение: (1) рассмотреть Дорожную карту; (2) оценить, каким образом соответствующие положения Дорожной карты могут быть включены в Стратегическую цель ИКАО по безопасности полетов, и (3) определить будущие действия ИКАО по Дорожной карте с учетом продолжающейся работы в рамках ISSG.
- 2) Дорожная карта будет представлена на конференции генеральных директоров гражданской авиации (DGCA/2006), посвященной глобальной стратегии в области безопасности полетов.
- 3) В качестве приоритетного вопроса ISSG разработает региональные планы действий, уделяя особое внимание тем регионам, где такая помощь действительно необходима. В ходе внедрения соответствующих положений в регионы будут привлекаться финансовые средства, опыт и ресурсы, как от других государств, так и из иных источников - например, из Международного банка.
- 4) ISSG подготовит Часть 2 Глобальной дорожной карты безопасности полетов к 31 октября 2006, где будет изложен план действий по внедрению положений этого документа.
- 5) ISSG продолжит сотрудничать с ИКАО и другими участниками авиационной деятельности, чтобы поощрять государства и представителей отрасли к тому, чтобы они взяли на себя ответственность за внедрение всех положений Дорожной карты в целях сокращения рисков авиационных происшествий в гражданской авиации мира.



Сокращения

ACI	Airports Council International (Международный совет аэропортов)
ASET	African Safety Enhancement Team (Африканская группа по повышению безопасности полетов)
BAG	Banjul Accord Group (Группа согласия Банджула)
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation (Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации)
CAST	Commercial Aviation Safety Team (Группа по безопасности полетов гражданской авиации США)
CIS	Commonwealth of Independent States (Содружество Независимых Государств)
COSCAP	Cooperative Development of Operational Safety and Continuing Airworthiness (Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности)
EASA	European Aviation Safety Agency (Европейское агентство по безопасности полетов)
FAST	Future Aviation Safety Team (Группа по изучению будущих проблем безопасности полетов)
FOQA	Flight Operational Quality Assurance (Программа поддержки качества летной эксплуатации)
FSF	Flight Safety Foundation (Всемирный фонд безопасности полетов)
IATA	International Air Transport Association (ИАТА - Международная ассоциация воздушного транспорта)
ICAO	International Civil Aviation Organization (ИКАО - Международная организация гражданской авиации)
IFALPA	International Federation of Air Line Pilots' Associations (Международная федерация ассоциаций линейных пилотов)
IFFAS	International Financial Facility for Aviation Safety (Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов ИКАО)
IOSA	IATA Operational Safety Audit (Система аудиторской проверки безопасности полетов ИАТА)
ISSG	Industry Safety Strategy Group (Группа отраслевого стратегического планирования безопасности полетов)
JAA	Joint Airworthiness Authorities (Объединенное авиационное ведомство европейских стран)
JSSI	Joint Safety Strategy Initiative (Совместная стратегическая инициатива европейских стран по безопасности полетов)
MRO	Maintenance and Repair Organisations (Техническое обслуживание, ремонт и капитальный ремонт воздушных судов)
PAAST	Pan-American Aviation Safety Team Initiative (Панамериканская группа по безопасности полетов)
SMS	Safety Management Systems (Системы управления безопасностью полетов)
STEADES	Safety Trend Evaluation Analysis and Data Exchange System (Система оценки тенденций, анализа и обмена данными по безопасности полетов)
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme (Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов ИКАО)

ГЛОБАЛЬНАЯ ДОРОЖНАЯ КАРТА БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ



ПРЕДСТАВИТЕЛИ ОТРАСЛИ: АВИАКОМПАНИИ, АЭРОПОРТЫ, ПОСТАВЩИКИ АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ, РЕМОНТНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ, ИЗГОТОВИТЕЛИ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

СОБЛЮДЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЙ ДОРОЖНОЙ КАРТЫ

