



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

- Пункт 30 повестки дня. Безопасность операций на ВПП**
Пункт 44 повестки дня. Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике ИКАО и связанной с ней практике, касающихся конкретно аэронавигации

БЕЗОПАСНОСТЬ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП

(Представлено Бельгией от имени Европейского союза и его государств-членов¹ и другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации² и ЕВРОКОНТРОЛем)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В декларации Конференции ИКАО высокого уровня по безопасности полетов 2010 года указывается, что "безопасность операций на ВПП продолжает оставаться одной из основных проблем авиации". Несмотря на значительные успехи, достигнутые на пути повышения безопасности операций на ВПП, тем не менее имевшие недавно место в Европе и в других странах мира несанкционированные выезды на ВПП с серьезными последствиями ясно свидетельствуют о том, что это остается острой проблемой для безопасности полетов. К тому же за последние 20 лет не произошло какого-либо значительного снижения количества несанкционированных выездов за пределы ВПП, а проведенные недавно исследования несанкционированных выездов за пределы ВПП свидетельствуют о необходимости принятия соответствующих мер для решения этой проблемы. Поэтому ИКАО предлагается возглавить работу по инициированию разработки и повышению значимости соответствующих превентивных мер, а также по разработке стратегии снижения риска в целях обеспечения безопасности операций на ВПП.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) *согласиться* с необходимостью принятия глобальных ответных действий в связи с высоким риском несанкционированных выездов на ВПП и за ее пределы;
- b) *поручить* Совету взять на себя инициативу повысить в глобальном масштабе значимость этой угрозы и разработать соответствующие меры по предотвращению возникновения такого риска, а также повысить в глобальном масштабе осведомленность о возможных решениях этой проблемы;

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Сербия, Турция, Украина, Хорватия, Черногория и Швейцария.

<p>с) <i>настоятельно призвать</i> Договаривающиеся государства направить ИКАО все имеющиеся рекомендации по безопасности полетов, представляющие глобальный интерес, которые были подготовлены ими по результатам расследований имевших место на ВПП авиационных происшествий и серьезных инцидентов;</p> <p>д) <i>поручить</i> Совету обеспечить широкое распространение таких рекомендаций по безопасности полетов, а также информацию о соответствующих извлеченных уроках, об эксплуатационном опыте, консультативных заключениях, а также информацию о наилучшей практике снижения риска;</p> <p>е) <i>настоятельно призвать</i> Договаривающиеся государства осуществлять мониторинг происшествий, связанных с безопасностью операций на ВПП, и соответствующих предпосылок как часть системы сбора и обработки данных о безопасности полетов, созданной в рамках их программы по безопасности полетов (ГосПБП), и представлять ИКАО, в частности, в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП соответствующие данные о безопасности операций на ВПП и информацию, которая, по их мнению, представляет интерес для мирового авиационного сообщества;</p> <p>ф) <i>поручить</i> Совету осуществлять мониторинг происшествий, связанных с безопасностью операций на ВПП и по мере готовности ГосПБП и МНМ, акцентировать деятельность в рамках МНМ на ответных действиях по устранению выявленных недостатков в обеспечении безопасности операций на ВПП;</p> <p>г) <i>настоятельно призвать</i> Договаривающиеся государства и региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов предпринять дополнительные шаги по повышению значимости мер обеспечения безопасности операций на ВПП, включая внедрение системы управления безопасностью полетов на аэродромах, исходя при этом из межорганизационной перспективы и привлекая к этой работе всех заинтересованных субъектов;</p> <p>h) <i>предложить</i> Совету организовать скоординированную разработку требований к технологиям обеспечения безопасности операций на ВПП в целях обеспечения согласованного в глобальном масштабе обслуживания пользователей аэродромов, а также интероперабельности и устранения дублирования работы;</p> <p>і) <i>рассмотреть вопрос</i> о расширении сферы действия добавления Р к резолюции А36-13, чтобы включить в нее операции на аэродроме и таким образом сделать задачу по повышению безопасности операций на ВПП приоритетной.</p>	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью А (Повышать уровень безопасности полетов гражданской авиации во всем мире), так как касается повышения безопасности операций на ВПП
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Дос 9902, <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> (по состоянию на 28 сентября 2007 года) Дос 9870, <i>Руководство по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Несмотря на различные инициативы, которые осуществлялись в международном масштабе в период после 2001 года, часть из которых под эгидой ИКАО, тем не менее

"безопасность операций на ВПП продолжает оставаться одной из основных проблем авиации". Это также отмечалось на Конференции ИКАО высокого уровня по безопасности полетов 2010 года³.

1.2 Накопленный к настоящему времени авиацией опыт свидетельствует о том, что для решения проблемы несанкционированных выездов на ВПП и за ее пределы необходимо согласиться с реализацией межорганизационной перспективы, включая внедрение системы управления безопасностью на аэродромах и привлекая к этой работе всех заинтересованных субъектов.

1.3 В настоящем документе обосновывается необходимость, чтобы ИКАО выступила с проактивной инициативой по повышению в глобальном масштабе значимости угрозы несанкционированных выездов воздушных судов на ВПП и за ее пределы и разработала соответствующие меры по предотвращению возникновения такого риска, а также повысила в глобальном масштабе осведомленность о возможных решениях этой проблемы, используя для этого поддержку и помощь Договаривающихся государств, региональных и международных организаций и всех других заинтересованных субъектов.

2. БЕЗОПАСНОСТЬ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП. НЕСАНКЦИОНИРОВАННЫЕ ВЫЕЗДЫ НА ВПП⁴

2.1 Деятельность ИКАО, направленная на обеспечение безопасности операций на ВПП, которая нашла поддержку Договаривающихся государств, международных организаций и авиационной отрасли, привела к осуществлению в недавнем прошлом нескольких инициатив, в рамках которых были решены многие из вопросов, касающихся обеспечения безопасности операций на ВПП. Несмотря на эту отличную работу, тем не менее продолжают иметь место случаи опасного сближения самолетов и, кроме того, есть свидетельства, что значимость работы по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП снижается. Что сейчас требуется – так это предпринятие глобальных стратегических ответных действий в связи с высоким уровнем риска опасных несанкционированных выездов на ВПП.

2.2 В 2003 году ИКАО возглавила инициативу по повышению осведомленности и совместному использованию информации о наилучшей практике, организовав для этого проведение ряда семинаров. Эти семинары были очень эффективны, и благодаря им достигнут значительный успех в повышении значимости этой проблемы. Однако для достижения и поддержания максимально возможного уровня безопасности полетов необходимо, чтобы ИКАО и ее государства-члены, а также другие заинтересованные стороны предприняли соответствующие целенаправленные действия.

2.3 Учитывая глобальный характер деятельности авиации, ИКАО вновь предлагается взять на себя лидирующую роль в этой работе. Совершенно ясно, что цели такой инициативы будут заключаться в повышении значимости принятия мер по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП, а это приведет к улучшению положения дел с соблюдением государствами нормативных положений ИКАО, а также улучшит представление ИКАО соответствующей отчетности, совместное использование информации об извлеченных уроках и обмен информацией о разработках наилучшей практики.

³ Доклад HLSC, вывод 3/3 раздела 19.1 d) 2).

⁴ Следует понимать как несанкционированные выезды на ВПП и путаницу в выборе ВПП.

2.4 Кроме того, во всем мире проводится работа, связанная с разработкой соответствующих технологий, а именно визуальных и других средств, необходимых для предотвращения и снижения серьезности последствий несанкционированных выездов на ВПП. В настоящее время, когда ведется работа по приведению в соответствие с современными требованиями положений Приложения 14, очень важно, чтобы ИКАО координировала эти разработки с целью обеспечить согласованное в глобальном масштабе обслуживание пользователей аэродромов, а также интероперабельность и устранение дублирования работы. Недавно имевшее место внедрение некоторых новых технологий в Соединенных Штатах Америки и Европе служит дополнительным подтверждением потребности в скоординированном глобальном подходе. Цель этого должна заключаться в разработке согласованных требований к последовательному внедрению по всему миру сетей обеспечения безопасности операций на ВПП. Для поддержки такого внедрения можно широко использовать интероперабельные технологии (особенно в тех случаях, когда необходимо обеспечивать взаимодействие между воздушным судном и его окружающей средой) и делать это в мировом масштабе и в соответствии с процессом, который применяется для разработки систем предотвращения столкновений, которые или уже широко используются на воздушных судах, или вскоре должны быть внедрены.

3. БЕЗОПАСНОСТЬ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП. ВЫЕЗДЫ ЗА ПРЕДЕЛЫ ВПП

3.1 По причине озабоченности тем, что последние 20 лет не снижается частотность авиационных происшествий, связанных с выездом воздушных судов за пределы ВПП, авиационное сообщество определило ряд общих причинных и способствующих факторов, заслуживающих международного внимания. Эти факторы затрагивают многие Приложения ИКАО.

3.2 В выводах по результатам недавно проведенных исследований определены области, вызывающие озабоченность, среди которых – подготовка пилотов, измерение коэффициента трения, эффективность торможения и нестабилизированный заход на посадку. В этих выводах также указывается на необходимость использования общей терминологии во всех Приложениях ИКАО, которыми пользуются сотрудники служб аэродрома и члены летных экипажей, в частности для описания состояния загрязненных ВПП.

3.3 Для обеспечения разработки согласованного подхода к снижению количества авиационных происшествий, связанных с выездом за пределы ВПП, ИКАО предлагается взять на себя руководящую роль в разработке соответствующих мер по снижению риска и распространении информации о них.

4. БЕЗОПАСНОСТЬ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ И СОВМЕСТНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФОРМАЦИИ ОБ ИЗВЛЕЧЕННЫХ УРОКАХ

4.1 На каждом аэродроме необходимо применять межорганизационный подход не только в отношении несанкционированных выездов на ВПП, но также и в целях предотвращения выездов за пределы ВПП, чтобы таким образом повысить осведомленность и содействовать обмену информацией об эксплуатационных условиях между персоналом, работающим в различных организациях (например, аэродромные службы, аэродромные диспетчерские пункты, летные экипажи).

4.2 Имевшие недавно место происшествия, например, в результате ошибок в выборе ВПП и выполнения взлетов с РД, доказывают необходимость уделять больше внимания совместному использованию информации об извлеченных уроках в результате происшествий из-за ошибок при навигации с помощью наземных средств. Важно осуществлять мониторинг событий на ВПП, которые угрожают безопасности полетов, а также соответствующих предпосылок как части процесса сбора и обработки данных о безопасности полетов.

4.3 Кроме того, имевшие недавно место происшествия свидетельствуют также о том, что предпосылки к несанкционированным выездам на ВПП и за ее пределы создаются различными источниками (обслуживание воздушного движения, управление полетами) или несколькими такими источниками в сочетании.

4.4 Необходимо провести перекрестную проверку Приложений ИКАО в целях обеспечения общей согласованности по вопросам обеспечения безопасности операций на ВПП, а также с целью укрепления глобального подхода, применяемого к обеспечению безопасности операций на ВПП.

5. ВЫВОДЫ

5.1 Несанкционированные выезды на ВПП и за ее пределы создают риск для безопасности полетов гражданской авиации, который необходимо отслеживать на местном, региональном и глобальном уровнях, чтобы можно было под руководством ИКАО разработать эффективные глобальные ответные действия.

5.2 От государств следует однозначно требовать осуществлять мониторинг событий, угрожающих безопасности операций на ВПП, а также соответствующих предпосылок в качестве части систем по сбору и обработке данных, связанных с безопасностью полетов, созданных в соответствии с их государственными программами по безопасности полетов (ГосПБП). Кроме того, от них следует требовать, чтобы они представляли ИКАО, в частности, в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП соответствующие данные и информацию о состоянии безопасности операций на ВПП, которые, по их мнению, представляет собой глобальный интерес для сообщества гражданской авиации.

5.3 ИКАО должна осуществлять мониторинг событий, угрожающих безопасности операций на ВПП, и распространять соответствующую информацию как часть обмена оперативной информацией о безопасности полетов в рамках международного сообщества. По мере завершения становления ГосПБП и МНМ, ИКАО следует также акцентировать деятельность в рамках МНМ на эффективных ответных действиях по устранению выявленных недостатков в обеспечении безопасности операций на ВПП.

5.4 В качестве меры на краткосрочную перспективу, государства должны направить ИКАО все рекомендации, касающиеся безопасности полетов, представляющие глобальный интерес для сообщества гражданской авиации, которые были подготовлены по результатам расследований авиационных происшествий и серьезных инцидентов, связанных с операциями на ВПП. После этого ИКАО должна обеспечить широкое распространение рекомендаций, связанных с безопасностью полетов, а также информации о других соответствующих извлеченных уроках, эксплуатационном опыте, консультативных заключениях и о наилучшей практике снижения риска.

5.5 Следует приветствовать и поддержать инициативу ИКАО по разработке "PANS. Аэродромы". Кроме того, ИКАО следует рассмотреть вопрос о расширении сферы действия добавления Р к резолюции А36-13 с целью включения в нее операций на аэродроме и придания приоритета вопросам, связанным с обеспечением безопасности операций на ВПП.

5.6 ИКАО также предлагается провести перекрестную проверку Приложений ИКАО в целях обеспечения общей согласованности по вопросам, связанным с безопасностью операций на ВПП, в частности, терминологией, используемой для сообщений о состоянии загрязненных ВПП, для обеспечения скоординированной разработки требований, не забывая при этом о межорганизационной перспективе, а также технологий безопасности операций на ВПП для согласованного в глобальном масштабе обслуживания пользователей аэродромов, а также интероперабельности и устранения дублирования работы.

— КОНЕЦ —