



МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

A35-WP/305
TE/53
5/10/04

35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТАМ 24, 24.1, 24.2, 24.3, 25 и 26 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал по пунктам 24, 24.1, 24.2, 24.3, 25 и 26 повестки дня представляется для рассмотрения Технической комиссией.

**Пункт 24 повестки дня. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)
ИКАО****24:1 Доклад о ходе выполнения ГПБП**

24:1.1 Комиссия рассмотрела документ A35-WP/51, содержащий доклад о ходе выполнения ГПБП, который был представлен в соответствии с резолюцией Ассамблеи A33-16. Комиссия считала, что действия Ассамблеи должны включать наиболее важные вопросы, перечисленные в п. 3.6.1 пересмотренного ГПБП (2004), приложенного к документу WP/51. Соответственно Комиссия предприняла следующие действия:

- a) приняла к сведению доклад о ходе выполнения Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО, содержащийся в документе A35-WP/51, и обновленный вариант приложенного по ГПБП;
- b) отметила, что наиболее важные проблемы обеспечения безопасности полетов, выявленные в результате анализа последних тенденций в характере авиационных происшествий, связаны с CFIT, потерей управления и техническими неисправностями; и
- c) призвала государства поддержать деятельность ИКАО по выполнению целей и задач ГПБП.

24:1.2 При рассмотрении документа A35-WP/116 (Российская Федерация), касающегося использования данных бортовых самописцев, было выражено мнение о том, что быстрое развитие программного обеспечения для выполнения программ анализа полетных данных (FDA) может сделать преждевременной необходимость для ИКАО разработать типовой образец таких программ. Другое выраженное мнение заключалось в том, что снижение предельных значений массы воздушных судов, которые должны использовать такие программы, будет иметь экономические последствия. В свете результатов обсуждения данного вопроса Комиссия согласилась с тем, что:

- a) ИКАО следует разработать инструктивный материал по программам анализа полетных данных (FDA) с учетом того, что такие программы не предусматривают мер наказания; и
- b) ИКАО следует изучить возможность снижения предельного значения массы воздушных судов, на которые должны будут распространяться программы FDA.

24:1.3 При рассмотрении документа A35-WP/144 (Франция), в котором идет речь об учете совершенствований спецификаций, касающихся систем регистрации полетных данных, секретарь, поддерживая эффективность применения бортовых самописцев при расследовании авиационных происшествий, указал, что нехватка ресурсов привела к бездействию в последние годы Группы экспертов по бортовым самописцам, однако принимаемые меры по найму персонала должны позволить решить данный вопрос в ближайшем будущем. Один делегат указал, что значительная работа по новым спецификациям бортовых самописцев уже проделана отраслевыми группами. Учитывая длительное время, необходимое для разработки новых положений, касающихся

бортовых самописцев, считалось важным приступить как можно скорее к выполнению данной задачи.

24:1.4 В свете результатов рассмотрения Комиссия представляет для принятия пленарным заседанием приведенную ниже резолюцию.

РЕЗОЛЮЦИЯ, РАЗРАБОТАННАЯ ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИЕЙ И РЕКОМЕНДОВАННАЯ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ АССАМБЛЕЕЙ

Резолюция 24/1

О разработке технических требований, касающихся систем бортовых самописцев полетных данных

Ассамблея,

принимая во внимание, что главной целью Организации является обеспечение безопасности полетов международной гражданской авиации во всем мире,

принимая во внимание, что разработка международных стандартов содействует достижению этой цели,

признавая важность бортовых самописцев для обеспечения безопасности полетов, и

признавая необходимость разработки технических требований к этим системам,

1. *порукает* Совету как можно скорее возобновить работу в области бортовых самописцев и в первую очередь рассмотреть вопросы, касающиеся поиска и восстановления этих систем, устаревания, недостаточного количества регистрируемых параметров и необходимости обязательной видеозаписи в кабине экипажа; и

2. *просит* Совет представить доклад на следующей сессии Ассамблеи о выполнении настоящей резолюции.

24:1.5 Комиссия рассмотрела представленный Европейской конференцией гражданской авиации документ A35-WP/157, в котором содержались предложения о том, что ИКАО следует разработать стандартную глобальную модель внедрения систем управления безопасностью полетов и что неофициальные специализированные группы могут оказаться полезными инструментами подготовки рекомендаций в отношении обеспечения глобально согласованной разработки положений ИКАО, касающихся единообразного применения управления безопасностью полетов в условиях ОрВД. Комиссия отметила рекомендации 2/1 и 2/2 Одиннадцатой Аэронавигационной конференции, которые касаются необходимости создания основы системного обеспечения безопасности полетов и внедрения соответствующих программ управления безопасностью полетов в условиях ОВД, приняв к сведению, что ИКАО проводит необходимую работу в рамках ряда групп экспертов Аэронавигационной комиссии и Секретариата. Было также принято к сведению, что Секретариат создал внутреннюю специальную

группу, которая занимается согласованием положений ИКАО, касающихся управления безопасностью полетов. Комиссия согласилась с тем, что ИКАО следует разработать рекомендации, касающиеся обеспечения глобально согласованного единообразного применения положений ИКАО, касающихся управления безопасностью полетов в условиях ОрВД, и что следует поощрять выполнение неофициальными региональными группами дополнительной работы, результаты которой могут оказаться полезными ИКАО в ее деятельности. Было также согласовано, что по мере конкретизации работы ИКАО и таких неофициальных групп может оказаться целесообразным созвать соответствующий глобальный форум для принятия стандартной модели управления безопасностью полетов с целью ее использования государствами при внедрении систем управления безопасностью полетов.

24:1.6 Комиссия рассмотрела представленный ИФАЛПА документ A35-WP/165, в котором предлагалось обеспечить согласование процедур назначения эшелонов полета и настоятельно рекомендовалось принять на всемирной основе таблицу крейсерских эшелонов, приведенную в добавлении 3 к Приложению 2 "*Правила полетов*" ИКАО. Комиссия отметила, что Одиннадцатая Аэронавигационная конференция рассмотрела данный вопрос, отметив, в частности, трудности, возникающие в местах сопряжения районов воздушного пространства, где используются различные единицы измерения, и что некоторые государства используют метрические таблицы крейсерских эшелонов, которые отличаются от таблицы ИКАО, содержащейся в Приложении 2. Было отмечено, что Конференция приняла рекомендацию (4/9), в которой государствам предлагается использовать общую структуру крейсерских эшелонов в соответствии с таблицами крейсерских эшелонов, выраженных в метрах и футах, как это указано в Приложении 2, и что ИКАО уже предприняла действия с целью доведения до сведения государств этой рекомендации. Комиссия была также информирована о том, что Аэронавигационная комиссия при рассмотрении рекомендации 4/10 Одиннадцатой Аэронавигационной конференции, в которой ИКАО предлагалось продолжить исследование общей структуры крейсерских эшелонов, приняла решение о нецелесообразности предпринятия дополнительных действий, поскольку отсутствуют серьезные проблемы с безопасностью полетов, которые будут оправдывать проведение дальнейшей работы. Комиссия согласилась с важностью данного вопроса, а также с тем, что применение всеми государствами общей структуры крейсерских эшелонов в соответствии с таблицами крейсерских эшелонов, выраженных в метрах или футах, как это указано в Приложении 2, послужит наилучшим образом интересам обеспечения безопасности и эффективности полетов. В отношении необходимости перехода на одну единицу измерения абсолютной высоты Комиссия признала, что этот вопрос остается долгосрочной целью ИКАО, однако в обозримом будущем нельзя рассчитывать на достижение какого-либо прогресса. Ввиду потенциального влияния этих аспектов на безопасность полетов Комиссия считала необходимым продолжить проработку данного вопроса, когда позволят обстоятельства.

24:1.7 При рассмотрении документа A35-WP/192 (ИАТА), касающегося сбора и совместного использования данных о безопасности полетов, было пояснено, что ссылка на доклады об инцидентах включает доклады, получаемые от летного экипажа, обслуживающего экипажа и из других возможных источников. Признавая, что Совету необходимо учитывать связанные с ресурсами трудности, Комиссия согласилась поручить Совету:

- a) разработать положения об организации обмена информацией по безопасности полетов, составленной на основе данных об инцидентах, представленных организациями, занимающимися обеспечением безопасности полетов, которая

будет снимать озабоченность по поводу конфиденциальности информации и мер наказания; и

- b) расширить масштабы деятельности ИКАО по управлению данными по безопасности полетов, чтобы с упреждением использовать результаты анализа происшествий и тенденций возникновения способствующих факторов для понимания угроз безопасности полетов авиации и более совершенного управления ими.

24:1.8 Комиссия приняла к сведению представленный Исламской Республикой Иран документ A35-WP/239 "Положения и сведения, касающиеся веса и центровки, в отчетах об авиационных происшествиях и инцидентах и сводных данных ADREP".

**Пункт 24 повестки дня. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)
ИКАО**

Пункт 24.1 повестки дня. Защита источников и свободное распространение информации о безопасности полетов

24.1:1 Защита источников и свободное распространение информации о безопасности полетов

24.1:1.1 Комиссия рассмотрела документ A35-WP/52, в котором представлен проект резолюции Ассамблеи о защите добровольно представляемой информации, касающейся безопасности полетов. Было отмечено, что в рамках международного сообщества гражданской авиации предпринят ряд инициатив по обеспечению защиты источников информации о безопасности полетов, включая информацию из материалов расследования авиационных происшествий и инцидентов и систем сбора данных о безопасности полетов, от ненадлежащего использования. Меры защиты информации о безопасности полетов должны обеспечивать очень деликатный баланс интересов, связанных с необходимостью защиты информации о безопасности полетов и ответственностью за осуществление правосудия. В ходе обсуждения было выражено мнение о том, что важно обеспечить защиту не только добровольно представляемой информации о безопасности полетов, но также всей другой информации о безопасности полетов. Было также высказано мнение о том, что важно проводить разграничение между уровнями обеспечиваемой защиты, т. е. не для всей информации о безопасности полетов может предусматриваться одинаковая степень защиты. С другой точки зрения, подчеркивался чувствительный характер данного вопроса и была выражена поддержка сбалансированному подходу, упомянутому в документе A35-WP/52.

24.1:1.2 В свете результатов рассмотрения Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

**РЕЗОЛЮЦИЯ, РАЗРАБОТАННАЯ ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИЕЙ
И РЕКОМЕНДОВАННАЯ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ АССАМБЛЕЕЙ**

A24/xx

Защита информации из систем сбора данных о безопасности полетов в целях повышения безопасности полетов в авиации

Ассамблея,

принимая во внимание, что главная цель Организации по-прежнему будет заключаться в обеспечении безопасности полетов международной гражданской авиации на всемирной основе,

признавая важность свободного обмена информацией о безопасности полетов между заинтересованными сторонами авиационной системы,

признавая важность защиты информации о безопасности полетов от ненадлежащего ее использования для обеспечения постоянного наличия всей соответствующей информации о

безопасности полетов, позволяющей принимать правильные и своевременные профилактические меры,

выражая озабоченность тенденцией использования информации о безопасности полетов для предпринятия действий дисциплинарного и принудительного характера, а также принятия ее в качестве доказательства при судебных разбирательствах,

учитывая, что использование информации о безопасности полетов в других целях, помимо касающихся безопасности полетов, может затруднить получение такой информации с негативными последствиями для безопасности полетов в авиации,

считая необходимым обеспечить сбалансированный учет потребностей в защите информации о безопасности полетов и потребностей в надлежащем отправлении правосудия,

признавая, что технологический прогресс привел к появлению новых систем сбора, обработки и рассылки данных о безопасности полетов и в этой связи, многочисленных источников информации о безопасности полетов, которые имеют важное значение для повышения безопасности полетов в авиации,

отмечая, что существующее международное право, а также национальные законодательства и правила во многих государствах могут неадекватно отражать защиту информации о безопасности полетов,

1. *порукает* Совету разработать соответствующие правовые принципы, которые будут помогать государствам принимать национальные законодательства и правила для обеспечения эффективной защиты **надлежащим образом** информации из **всех соответствующих** систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, ~~как обязательных, так и добровольных~~, предусматривая при этом надлежащее осуществление правосудия в государстве;

2. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам проанализировать и, при необходимости, скорректировать свои существующие законодательства или принять законы и правила для обеспечения эффективной защиты **надлежащим образом** информации из **всех соответствующих** систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, основанные, насколько это возможно, на правовых принципах, разработанных ИКАО; и

3. *порукает* Совету представить следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о ходе работ в данной области.

24.1:1.3 Был рассмотрен представленный Францией документ A35-WP/228, касающийся трудностей, связанных с защитой данных о безопасности полетов, собранных в рамках механизмов расследования авиационных происшествий или вне таких механизмов. Совещание отметило, что в документе WP/228 подчеркивается, что различные имеющиеся в отрасли системы сбора данных о безопасности полетов представляют собой единое целое и следовательно информация, получаемая из таких различных источников, должна защищаться глобальным образом. Было также отмечено, что, как предлагается в документе WP/228, проект резолюции Ассамблеи, содержащийся в документе WP/52, должен предусматривать защиту всех источников данных о безопасности полетов, включая те, на которые распространяются положения Приложений.

24.1:1.4 Учитывая, что Исполнительный комитет рассмотрел большинство разделов документа A35-WP/152, Технической комиссии было предложено рассмотреть раздел и выводы по системам управления безопасностью полетов, а также действия, приведенные в п. 14 с). Основываясь на результатах рассмотрения, Комиссия согласилась с тем, что государствам следует предложить принять регламентирующие положения, обязывающие эксплуатантов воздушных судов и обслуживающих агентов сообщать о всех авиационных происшествиях и инцидентах, происходящих в аэропортах государства (включая зоны перрона) соответствующим полномочным органам, в том числе заинтересованным эксплуатантам аэропортов.

24.1:1.5 Комиссия приняла к сведению документы WP/91, 92, 105 и 260.

Пункт 24 повестки дня. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО

Пункт 24.2 повестки дня. Ход реализации программы ИКАО по предотвращению столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT)

24.2:1 Ход реализации программы ИКАО по предотвращению столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT)

24.2:1.1 Секретарь представил документ A35-WP/59, в котором указывается, что с 1992 по 2003 год имело место значительное сокращение количества авиационных происшествий с фатальным исходом по причине CFIT. Комиссия выразила дальнейшую поддержку программе ИКАО по предотвращению столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT), которая, как считалось, вносит значительный вклад в снижение частоты авиационных происшествий в мире.

24.2:1.2 На основе результатов рассмотрения Комиссия согласилась призвать государства внедрить положения, связанные с предотвращением CFIT и, в частности, касающиеся оснащения системами GPWS с функцией оценки рельефа местности в направлении полета, разработки и внедрения схем захода на посадку с вертикальным наведением (APV) и обеспечения электронных данных о местности и препятствиях.

24.2:1.3 Кроме того, Комиссия с интересом приняла к сведению информацию, содержащуюся в документе A35-WP/108, о проведенном Межгосударственным авиационным комитетом анализе и предпринятых действиях по предотвращению столкновений исправных воздушных судов с землей. Комментируя представленные в документе A35-WP/108 результаты анализа ошибок, совершаемых диспетчерами воздушного движения, ИФАТКА указала, что упомянутые ошибки являются недопустимыми и что соответствующие полномочные органы должны принять необходимые меры.

24.2:1.4 В документе A35-WP/243 Италия изложила свою позицию в отношении разработки дополнительных технических стандартов и правил, касающихся заходов на посадку с вертикальным наведением (APV), и предложила Ассамблее поручить Организации разработать стандарты и инструктивный материал, касающиеся операций APV.

24.2:1.5 Секретарь отметил, что Техническая программа работы Организации в области аэронавигации уже предусматривает разработку стандартов и инструктивного материала, касающихся заходов на посадку с вертикальным наведением (APV). Комиссия предложила Организации ускорить разработку таких стандартов и инструктивного материала с целью их завершения через два года.

24.2:1.6 Комиссия приняла к сведению представленную Республикой Корея в документе A35-WP/191 информацию об успешных результатах реализации программ обеспечения качества полетных операций (FOQA) в целях предотвращения CFIT на основе обеспечения установленных заходов на посадку.

**Пункт 24 повестки дня. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)
ИКАО**

Пункт 24.3 повестки дня. Программа повышения уровня безопасности полетов

24.3:1 Программа повышения уровня безопасности полетов

24.3:1.1 Секретарь представил документ A35-WP/60, который содержал концепцию, цели и основные элементы программы повышения безопасности полетов. Программа предназначена дать общие примеры технических процедур для инспекторов администраций гражданской авиации, а также содействовать обмену информацией о выявленных недостатках и возможной помощи по их устранению.

24.3:1.2 Комиссия дала положительную оценку и выразила поддержку программе повышения уровня безопасности полетов.

24.3:1.3 Комиссия, имея в виду представленную в документе A35-WP/60 информацию, предложила Совету представить следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о ходе работ в данной области

24.3:1.4 Комиссия приняла к сведению представленную Пакистаном в документе A35-WP/204 информацию, касающуюся трудностей, с которыми сталкиваются государства в своей деятельности по совершенствованию надзора за обеспечением безопасности полетов.

Пункт 25 повестки дня. Глобальные нормы проектирования воздушных судов

25:1 Техническая комиссия приняла к сведению представленный Соединенными Штатами Америки, Европейским агентством по безопасности полетов (EASA) и Объединенными авиационными администрациями (ОАА) документ A35-WP/53, касающийся инициативы в области глобальных норм проектирования воздушных судов, цель которой заключается в обеспечении единого процесса сертификации. Комиссия отметила, что Международная рабочая группа, созданная Федеральным авиационным управлением (ФАУ) и ОАА, завершила работу в области глобальных норм проектирования воздушных судов и что, по мнению этой Группы, большинство национальных стандартов летной годности и сертификации основаны на Федеральных авиационных правилах (FAR) Соединенных Штатов Америки или европейских Объединенных авиационных правилах (JAR). Учитывая осуществляемую в настоящее время в Европе переходную деятельность, в рамках которой Европейское агентство по безопасности полетов (EASA) конкретно определит сертификационные требования, и тот факт, что участвующие в этой деятельности авиационные полномочные органы не могут выделить ресурсы на осуществление новой деятельности в связи с наличием других приоритетных задач, касающихся безопасности полетов, деятельность по разработке единого процесса сертификации отложена на неопределенное время. Договаривающимся государствам рекомендуется использовать FAR/JAR в своих нормах проектирования воздушных судов.

25:2 Техническая комиссия рассмотрела представленный Секретариатом ИКАО документ A35-WP/61, в котором содержится доклад о ходе выполнения резолюции A33-11 "Глобальные нормы проектирования воздушных судов". Комиссия отметила, что участники Международной конференции "Безопасность полетов авиации: Соединенные Штаты Америки – Европа", проходившей с 7 по 11 июня 2004 года в Филадельфии (США), подтвердили, что реализация инициативы по созданию единых общемировых норм отложена на неопределенное время, и одобрили намерение ИКАО осуществлять контроль за процессом нормализации и оказывать ему поддержку. На этом совещании было подтверждено, что реализация инициативы по разработке единых общемировых норм отложена на неопределенное время.

25:3 Комиссия также рассмотрела представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта документ A35-WP/69, касающийся мнения отрасли относительно выполнения резолюции A33-11 Ассамблеи. Комиссия приняла к сведению мнение отрасли о необходимости приоритизации и продолжения деятельности по гармонизации в глобальном масштабе.

25:4 Документ A35-WP/267, представленный Исламской Республикой Иран, касается важности совместных усилий ведущих государств разработчиков и изготовителей с целью создания глобально согласованных норм проектирования и производства, а также процессов сертификации типа и производства. Комиссия отметила необходимость использования скоординированного международного подхода к процессу согласования требований, а также участия в нем ИКАО.

25:5 Комиссия отметила, что ФАУ, ОАА и EASA завершили выполнение значительного объема работ по гармонизации, которые достигли уровня завершенности. Комиссия признала необходимость использования скоординированного международного подхода в деятельности по гармонизации и участия в ней ИКАО. Было также отмечено, что FAR/JAR фактически являются стандартами и большинство, но не все государства, могут использовать FAR/JAR и правила EASA.

Однако эти правила не являются единственным средством выполнения требований по обеспечению безопасности полетов. Комиссия признала, что подробные правила, согласно ее предложениям в отношении уточненной политики ИКАО, касающейся подробных технических требований (см. п. 22:4 доклада по пункту 22 повестки дня), могут быть увязаны с SARPS в качестве средства обеспечения соответствия, однако их не следует вносить в Приложения. Поэтому был согласован вопрос о том, чтобы вместо разработки глобальных норм проектирования внимание необходимо сконцентрировать на общем процессе сертификации. Было отмечено, что отрасль получит значительные преимущества от использования таких общих процессов сертификации. Кроме того, имеется необходимость в общих, признанных в глобальном масштабе, основных требованиях для использования в качестве основы общего процесса сертификации, и в этой связи ИКАО следует соответствующим образом пересмотреть требования Приложения 8 *"Летная годность воздушных судов"*. В этом контексте Комиссия отметила, что в рамках пересмотра *Руководства по летной годности* (Дос 9760), который должен проводиться в 2006 году, будут рассмотрены процессы сертификации типа и производства.

25:6 На основе вышеизложенного Комиссия согласилась с тем, что Ассамблее следует настоятельно рекомендовать государствам:

- а) определить, приоритизировать и представить элементы гармонизации, которые достаточно проработаны для их опубликования;
- б) основываясь на своих процессах сертификации, представить ИКАО общие основные требования, которые могут быть отражены в Приложении 8 в качестве основы для общего процесса сертификации; и
- с) обеспечить более широкое участие промышленности и пользователей воздушного пространства.

Пункт 26 повестки дня. Резолюции Ассамблеи, подлежащие сведению воедино или аннулированию

26:1 Пленарное заседание передало добавление В документа А35-WP/33, касающееся резолюции Ассамблеи, подлежащей сведению воедино или аннулированию, Технической комиссии, которая согласилась с рекомендацией Совета объявить утратившей силу резолюцию А22-14, касающуюся технических и экономических проблем, связанных с введением в коммерческую эксплуатацию сверхзвуковых самолетов.

— КОНЕЦ —