

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 29 повестки дня. Безопасность полетов. Мониторинг и анализ****СИСТЕМА ОТЧЕТНОСТИ ОБ ОПАСНЫХ ГРУЗАХ**

(Представлено Бразилией от имени 12<sup>1</sup> членов Латиноамериканской системы сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOP) при поддержке остальных 10 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА))

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Существует необходимость в создании глобальной системы отчетности о событиях с опасными грузами, которая позволит реализовать и стандартизировать обмен информацией о соответствующих событиях между государствами-членами и ИКАО. Такая система служила бы для хранения предоставленных данных, которые могли бы использоваться государствами в качестве инструмента обеспечения безопасности полетов для идентификации рисков и управления безопасностью полетов.

**Действия:** Ассамблее предлагается рекомендовать ИКАО разработать глобальную систему отчетности об опасных грузах.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Приложение 18 "Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху" Дос 9284, <i>Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху</i>

<sup>1</sup> ЛАКГА состоит из 22 членов: Аргентина, Аруба, Белиз, Боливия, Бразилия, Венесуэла, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка (члены SRVSOP выделены полужирным шрифтом).

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Документ "Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху"(Дос 9284) в главе 4 части 7 содержит требования к эксплуатантам относительно сообщения о происшествиях, инцидентах и прочих событиях<sup>2</sup>, связанных с опасными грузами, например отсутствие их декларирования или неправильное декларирование.

1.2 С другой стороны, в главе 4 части S-7 документа "Дополнение к техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху" (Дос 9284SU) содержатся положения, касающиеся происшествий, инцидентов и других событий, связанных с опасными грузами, и относящиеся к государствам. Эти положения включают необходимость обмена информацией между государствами, к которым имеют отношение указанные случаи, и между такими государствами и ИКАО.

1.3 Некоторые из государств – членов ИКАО располагают хорошо отработанной системой отчетности о происшествиях и инцидентах, связанных с опасными грузами, что обеспечивает быстрое и эффективное уведомление о таких событиях и обмен соответствующей информацией, а это, в свою очередь, приносит большую пользу для организации безопасной перевозки опасных грузов на территориях этих стран.

1.4 Однако большинство государств такой эффективной системы отчетности не имеют, а ввиду отсутствия общей стандартизированной системы обмена информацией не могут и воспользоваться опытом других стран в области безопасности полетов. Этот пробел затрудняет предотвращение повторных событий, связанных с безопасностью полетов, которых при применении упреждающих мер, основанных на имеющейся в базе данных информации, можно было бы избежать.

1.5 Идентификация угрозы основана на комплексном сборе данных о безопасности полетов методами реагирования, упреждения и прогнозирования. С точки зрения упреждающего подхода, государствам необходимо внедрить механизм сбора и хранения данных об угрозах и рисках для безопасности полетов, включая информацию, касающуюся опасных грузов. Государства также должны создать механизм переработки собранных данных в информацию о безопасности полетов и реализовать активный обмен такой информацией с поставщиками обслуживания и/или другими государствами по мере необходимости.

1.6 Централизованная глобальная система отчетности об опасных грузах предоставила бы всем государствам – членам ИКАО значительные преимущества в отношении безопасности полетов и позволила им обмениваться важной для безопасности полетов информацией между государствами и с ИКАО.

---

<sup>2</sup> Инцидент, связанный с опасными грузами. Относящееся к перевозке опасных грузов по воздуху и связанное с ней событие, которое происходит не обязательно на борту воздушного судна и приводит к телесному повреждению какого-либо лица, причинению ущерба имуществу или окружающей среде, пожару, повреждению, просыпке, утечке жидкости или радиации и другим явлениям, свидетельствующим о нарушении упаковочного комплекта, но не являющееся происшествием, связанным с опасными грузами. Любое событие, связанное с перевозкой опасных грузов, которое создает серьезную угрозу воздушному судну или находящимся на его борту лицам, также может рассматриваться как инцидент, связанный с опасными грузами.

Происшествие, связанное с опасными грузами. Относящееся к перевозке опасных грузов по воздуху и связанное с ней событие, в результате которого какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом или серьезное телесное повреждение или наносится серьезный ущерб имуществу или окружающей среде.

## **2. ТРЕБОВАНИЯ К ОТЧЕТНОСТИ ДЛЯ ЭКСПЛУАТАНТОВ**

2.1 Документ Doc 9284 и дополнение к нему устанавливают требования по уведомлению для эксплуатантов. Эти требования включают уведомления о происшествиях и инцидентах, связанных с опасными грузами, а также случаях недеklarирования или неправильного декларирования таких грузов. Другие события, требующие информирования со стороны эксплуатантов, включают случаи, которые вызваны несоответствием правилам погрузки, изоляции, разделения или размещения опасных грузов, либо отсутствием необходимой информации об опасном грузе у командира воздушного судна. В добавлении А содержится подробное описание требований к уведомлению, установленных документом Doc 9284 и дополнением к нему.

## **3. ПОЛОЖЕНИЯ ДЛЯ ГОСУДАРСТВ, КАСАЮЩИЕСЯ СОБЫТИЙ, СВЯЗАННЫХ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ**

3.1 В главе 4 части S-7 дополнения к Техническим инструкциям подчеркивается важность исследования, отчетности и анализа по отношению к инцидентам, связанным с перевозкой опасных грузов по воздуху. В положениях указанной главы также содержится информация об уведомлении друг друга странами, имеющими отношение к таким событиям, о формате и содержании таких уведомлений, о проведении расследования происшествий и инцидентов, а также об информировании о таких инцидентах других государств и ИКАО.

3.2 Эти положения находятся в полном соответствии с требованиями, установленными в *Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП)* (Doc 9859) в отношении систем управления безопасностью полетов и государственных программ по обеспечению безопасности полетов.

## **4. ДЕЙСТВИЯ, ПРЕДПРИНИМАЕМЫЕ БРАЗИЛИЕЙ**

4.1 Бразилия поддержала несколько инициатив, направленных на повышение информированности внутри авиационной отрасли, а также других организаций и компаний, имеющих отношение к осуществлению воздушных перевозок опасных грузов. Среди предпринятых мер следует упомянуть несколько курсов и семинаров по перевозке опасных грузов, в которых участвовали специализированные государственные организации, расследование соответствующих событий, создание и ведение базы данных для регистрации соответствующих событий, издание тематических публикаций, разработку соответствующих регламентов и согласование Проекта координированных действий по надзору за опасными грузами с региональным бюро ИКАО в Лиме.

## **5. ДЕЙСТВИЯ, ПРЕДПРИНИМАЕМЫЕ РЕГИОНАЛЬНЫМ БЮРО ИКАО В ЛИМЕ**

5.1 В ноябре 2012 года на 25-м заседании Правления Латиноамериканской региональной системы сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (LATAM RSOO, известной как SRVSOP) был утвержден Проект координированных действий по надзору за опасными грузами, который в настоящее время поддерживается и реализуется государствами – членами SRVSOP.

5.2 В январе 2014 года ожидается начало 2 модуля указанного проекта, который будет включать создание комплексной системы отчетности о событиях, связанных с опасными грузами, в рамках которой будет осуществляться сбор, хранение и обработка статистических данных и информации, полученных в результате изучения произошедших в каждом из государств – членов SRVSOP событий, связанных с опасными грузами.

5.3 Эта комплексная система предоставит всем государствам-членам стандартизованный инструмент незамедлительного предоставления информации о событиях, имеющих отношение к опасным грузам. Тем не менее, несмотря на все прогнозируемые преимущества в области безопасности полетов, которые получают страны SRVSOP, эта система еще не является глобальным решением. Дополнительную информацию о SRVSOP можно получить на веб-сайте организации: <http://www.lima.icao.int/srvsop/>.

## 6. ДЕЙСТВИЯ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ПО ОПАСНЫМ ГРУЗАМ

6.1 Вопросы уведомления о событиях, связанных с опасными грузами, а также необходимость создания глобальной системы отчетности рассматривались Группой экспертов по опасным грузам (DGP) на совещаниях Группы, а также на совещаниях Рабочей группы полного состава DGP (DGP/WG/WHL). В октябре 2012 года на совещании Рабочей группы полного состава DGP были представлены два рабочих документа. Но, несмотря на то что оба документа получили одобрение экспертов, особого прогресса пока достигнуть не удалось. Дополнительную информацию о ходе работы DGP по теме документа можно получить из добавления С.

## 7. НЕОБХОДИМОСТЬ СОЗДАНИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ОТЧЕТНОСТИ ОБ ОПАСНЫХ ГРУЗАХ

7.1 Рост объемов перевозок опасных грузов по воздуху в сочетании с постоянным развитием технологий требуют создания новых инструментов обеспечения безопасности полетов.

7.2 Прошедшие в некоторых странах испытания и последние события, связанные с перевозкой литиевых батарей, включая их использование на воздушных судах, предупреждают о рисках, связанных с присутствием таких батарей на борту, для выполнения полетов во всем мире.

7.3 Централизованная глобальная система отчетности обеспечила бы быстрое и надежное уведомление о событиях и обмен данными между государствами, а также между ними и ИКАО, и позволила бы государствам, не располагающим необходимыми ресурсами для создания собственных инструментов уведомления, получить равный доступ к этой критически важной для безопасности полетов информации и такие же возможности по уведомлению, как у любого другого государства. В конечном счете, такой метод активного предотвращения позволит обеспечить заблаговременную идентификацию угроз и действенное управление рисками.

7.4 Добавление D содержит пример использования возможностей предлагаемой системы.

7.5 В добавлении E содержится минимально возможный список шагов, которые необходимо предпринять для разработки и создания глобальной системы отчетности об опасных грузах.

## 8. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

8.1           Ассамблее предлагается призвать ИКАО к разработке нового инструмента в виде глобальной системы отчетности о событиях с опасными грузами, основываясь на приведенной информации и принимая во внимание те преимущества для управления безопасностью полетов, которые предоставит государствам и эксплуатантам создание централизованной системы отчетности о связанных с опасными грузами событиях.

-----



## **APPENDIX A**

### **NOTIFICATION REQUIREMENTS ESTABLISHED ON DOC 9284 AND ITS SUPPLEMENT**

Paragraph 4.4 of Part 7 of the *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (Doc 9284), presents requirements for reporting of accidents and incidents involving dangerous goods by operators to their respective authorities.

Paragraph 4.5, on the other hand, presents requirements related to undeclared and misdeclared dangerous goods. Such occurrences must also be reported to the appropriate authorities.

Paragraph 4.6 addresses other types of occurrences involving dangerous goods that must also be reported by the operator to the State of the Operator and the State of Origin. Such occurrences are those caused by noncompliance in loading, segregation, separation or accommodation, or the absence of necessary information about dangerous goods to the pilot-in-command.

Paragraph 4.7 brings requirements about the types of information to be provided in cases of accidents and serious incidents involving the transport of dangerous goods as well as requirements for information to be provided to emergency response service.

Paragraph 4, Part S-7 of the Supplement to the Technical Instructions introduces provisions relating to dangerous goods occurrences. This chapter highlights the importance of research, reporting and analysis of incidents involving the transport of these items by air. The provisions of this chapter also include information about occurrences notifications between the States involved (Doc 9284, Part S-7, paragraph 4.2), format and contents of notifications (Doc 9284, Part S-7, paragraph 4.2), investigation of incidents and accidents (Doc 9284, Part S-7, paragraphs 4.3 and 4.6) and also reports of incidents to other States and to ICAO (Doc 9284, Part S-7, paragraphs 4.4 and 4.5).

-----





## **APPENDIX B**

### **ACTION PROMOTED BY ANAC**

Some of the actions undertaken by ANAC and that are in progress or under consideration are:

- Conducting of courses in air transport of dangerous goods with the participation of aviation industry employees, Ministry of Health, National Health Surveillance Agency, Brazilian Institute of the Environment, etc.;
- Conducting seminars in transport of biological and infectious substances involving aviation industry employees, Brazilian Designated Postal Operator, Ministry of Health, National Health Surveillance Agency, Brazilian Institute of the Environment, etc.;
- Conducting seminars on the transport of lithium batteries;
- Conducting of courses on the air transport of dangerous goods specific to employees of the Brazilian Designated Postal Operator, with a view to obtaining authorization for the transport of lithium batteries in the mail;
- Participation in events of safety with the theme of awareness on the transport of dangerous goods by air;
- Maintenance of a database of dangerous goods occurrences and investigation of all types of events reported;
- Creation and updating of regulations and instructions on the transport of dangerous goods by air;
- Publication of the Brazilian State variations, including a requirement for sending monthly reports for all operators operating in Brazilian territory (BR3) in order to optimize the monitoring of the transport of dangerous goods by air in national territory;
- Participation in the electronic AWB project (CT-e), system responsible for storing and treating electronically all data relating to the carriage of domestic cargo in the national territory;
- Coordination of the Project for Coordinated Surveillance of Dangerous Goods Transport together with the ICAO Regional Office in Lima.

-----



## **APPENDIX C**

### **ACTIONS AT THE DANGEROUS GOODS PANEL**

The issue of occurrences involving dangerous goods has been treated by members of the Dangerous Goods Panel (DGP) in panel meetings as well as meetings of the DGP Working Group of the Whole (DGP/WG/WHL)

At the Working Group of the Whole Meeting held in October 2012, two working papers relating to occurrences with dangerous goods were presented. One sought to define the terms "dangerous goods event" and "dangerous goods discrepancy" understanding that there is a gap in the Technical Instructions for some types of minor occurrences that are not considered accidents or incidents involving dangerous goods and identifying the need for a term that summarizes all abnormal occurrences involving the transport of dangerous goods by air. The other paper, on the other hand, discussed the need to create a database for reporting dangerous goods occurrences.

Both working papers were well accepted. However, it was understood that the first paper needed further discussions on the subject to be approved. This discussion would be addressed by the creation of a working group suggested by the other working paper.

At the Working Group of the Whole Meeting held in April 2013, participants talked again about the creation of a dangerous goods occurrence reporting system. Members recognized that the working group to be created did not have much progress in the work that would be done by correspondence and recognized the difficulty of conducting a job of this size without meeting face to face.

It was also concluded that the needs of a global system were different from the needs of a national occurrence reporting system and that the functions and information of the system should be well defined, since there is sensitive data that States cannot share about their occurrences.

It was suggested that the Secretariat of the DGP get in touch with UNECE to verify if efforts could be combined with a view that organization has started the development of a dangerous goods occurrence report system. Members also suggested the formation of a new working group on the occasion of the meeting and it was decided to conduct this job by correspondence again. The issue would be addressed by the working group during the DGP/24 meeting.

-----



## **APPENDIX D**

### **EXAMPLE OF APPLICATION**

A dangerous goods occurrence with a package loaded in State A with destination in State B, carried by a State B operator, occurred in a State C territory.

Taking into consideration that the event has been classified as a dangerous goods incident, according to Part 7;4.4 of the *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (Doc 9284), the occurrence must be reported by the operator for the State of Operator (B) and the State in which the incident occurred (C).

Considering that the incident was a spill of corrosive substance in the cargo compartment of the aircraft and that it has been determined at the time of the occurrence that the cargo had not been loaded in accordance with Chapter 2 of Part 7 of the *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (Doc 9284), this incident should have also been reported to the State of Origin (A), as established in 7;4.6 (a) of the Technical Instructions

Thus, there would be three different States that should have been notified about the occurrence by the operator.

Considering that a number of similar occurrences with the same State (A) as State of Origin has been observed, according to S-7; 4.5.1 of the Supplement to the *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (Doc 9284), the State in which the incident occurred must report the occurrence to the State of Origin and to ICAO, as this information may prevent the recurrence of similar incidents.

Assuming that the operator has notified the incident only to the State in which the event occurred (C), the fact that this State reports the occurrence in a centralized system used by all States and also by ICAO would make that the communication of the incident arrive fast and efficiently to all other States that should be aware of the fact and still to the ICAO. Thus, the operator could be questioned by the other States involved (A and B) on the lack of reporting in accordance with the requirements of the Technical Instructions

In addition, the report and the conclusions of the investigation of the incident could be made available online to all States involved in the occurrence and to other States that are interested but do not have experience with the subject in order to act in a case of similar occurrence in their territories.

-----

## **APPENDIX E**

### **STEPS REQUIRED TO DEVELOP THE GLOBAL DANGEROUS GOODS REPORTING SYSTEM**

The development of the system should involve at least the following steps:

- Inclusion of definitions of occurrence and discrepancy with dangerous goods in the Technical Instructions;
- Identification of the needs and scope of the system;
- Setting the language or languages to be used (at least the English);
- Identification of different types of classification for dangerous goods occurrences (e.g.: by type of occurrence - discrepancy, incident, accident; by type of volume - cargo, baggage, mail; etc.);
- Establishment of the types of occurrences that must be reported by States to ICAO;
- Establishment of the types of occurrences that must be reported by the State in which the event occurred to other states involved (State of Operator, State of Origin, etc.);
- Definition of the fields, information and data to be entered in the reports and the format of information and data of such reports;
- Definition of information that may or may not be shared among the States involved in the occurrences, among other States and between these and ICAO, considering confidentiality reasons;
- Establishment of the types of reports to be generated by the system.