



ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

ПРОЕКТ ДОКЛАДА КОМИТЕТА В ПО ПУНКТУ 6 ПОВЕСТКИ ДНЯ (подпункты 6.2, 6.2.1, 6.2.2 и 6.2.3)

Прилагаемый проект доклада по пунктам 6.2, 6.2.1, 6.2.2 и 6.2.3 повестки дня представляется Комитету В на утверждение для последующего представления пленарному заседанию.

Пункт 6 повестки дня. Организационные вопросы в области безопасности полетов
6.2. Реализация принципов управления безопасностью полетов

6.2.1 Комитет рассмотрел представленный ИКАО документ AN-Conf/13-WP/28, в котором кратко излагаются некоторые важные недавние инициативы ИКАО, включая запуск веб-сайта по внедрению системы управления безопасностью полетов (SMI), который дополняет четвертое издание *Руководства по управлению безопасностью полетов (РУБП)* (Doc 9859), а также проведение четырех региональных симпозиумов и практикумов по управлению безопасностью полетов. В рабочем документе также предлагаются некоторые области, в которых необходима дальнейшая работа для поддержки реализации эффективных государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) и систем управления безопасностью полетов (СУБП). Комитет поддержал рекомендации, изложенные в рабочем документе Секретариата. Дополнительный акцент, поддержанный Комитетом, был сделан на необходимости разработки надежных процессов выявления угроз и управления рисками с учетом иногда быстрой эволюции отрасли и эксплуатационной среды.

6.2.2 Комитет рассмотрел представленный Канадой документ AN-Conf/13-WP/117, который касался повышения наглядности и более широкого использования веб-сайта SMI, и отметил широкую поддержку деятельности по продолжению разработки, продвижению и поддержанию веб-сайта, включая материалы на других языках ИКАО, и призвал государства представить свои практические примеры и подготовленные ими обоснования.

6.2.3 На основе результатов проведенного обсуждения Комитет согласился со следующей рекомендацией:

Рекомендация 6.2/1. Поддержка эффективной реализации принципов управления безопасностью полетов

Государствам и международным организациям:

- a) назначить координаторов процесса представления практических примеров и инструментов для их анализа, валидации и размещения на веб-сайте ИКАО по вопросам внедрения системы управления безопасностью полетов (SMI) в качестве средства обмена успешным опытом с авиационным сообществом;
- b) поддерживать веб-сайт ИКАО по SMI путем предоставления практических примеров их соответствующих подходов, методологии и инструментов управления безопасностью полетов в целях обмена опытом с другими государствами-членами;

ИКАО:

- c) взять на себя обязательства по текущей разработке, продвижению и поддержанию веб-сайта по управлению безопасностью полетов (SMI) в целях обеспечения активного использования данного инструмента, а также актуальности его содержания для авиационного сообщества;
- d) разработать стратегии для поддержки представления и валидации практических примеров для веб-сайта SMI на других рабочих языках ИКАО, а также для перевода материалов, размещенных на веб-сайте, на другие рабочие языки ИКАО;

- e) разработать инициативы, с учетом особенностей каждого региона, при участии региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG) в поддержку целей и задач Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) с упором на эффективное внедрение государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) и систем управления безопасностью полетов (СУБП) на государственном уровне и уровне поставщиков обслуживания соответственно, включая развитие необходимых профессиональных навыков управления безопасностью полетов и/или делегирование соответствующих задач признанным организациям в сфере обеспечения безопасности полетов;
- f) оказать дальнейшую поддержку в разработке надлежащих согласованных показателей эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) на государственном уровне и уровне поставщиков обслуживания, а также исследовать возможность разработки средств мониторинга эффективности ГосПБП и СУБП, работающих в приближенном к реальному времени режиме;
- g) в сотрудничестве с государствами, RSOO и отраслью изучить возможность применения более эффективных методов выявления угроз и управления рисками, пригодных для применения и адаптации в сложных социально-технических системах, независимо от типа риска;
- h) в сотрудничестве с государствами, RSOO и отраслью изучить преимущества единой системы интегрированного управления рисками (безопасность полетов, авиационная безопасность, охрана окружающей среды и т.д.) с учетом эволюции стандартов ИСО в области управления;
- i) обновить для принятия 40-й сессией Ассамблеи ИКАО резолюции Ассамблеи, связанные с управлением безопасностью полетов, отразив в них поправку 1 к Приложению 19 *"Управление безопасностью полетов"*, а также поправку 15 к Приложению 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"* и рассмотрев вопрос о разработке основополагающей резолюции Ассамблеи в дополнение к добавлениям А и В к резолюции А39-12, касающимся Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобального аэронавигационного плана (ГАНП), с тем чтобы сосредоточить внимание государств на ключевых аспектах эффективного внедрения ГосПБП.

Пункт 6 повестки дня. Организационные вопросы в области безопасности полетов
6.2.1. Государственные программы по безопасности полетов
(ГосПБП)

6.2.4 Комитет рассмотрел документы AN-Conf/13-WP/77 Revision No. 1, представленный Австралией и Новой Зеландией, и AN-Conf/13-WP/134, представленный Бразилией, которые касаются процесса разработки и осуществления Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, а также преимущества использования основанного на оценке риска подхода для достижения целевого уровня безопасности полетов. Кроме того, в документе AN-Conf/13-WP/134 было предложено, чтобы государства обменивались результатами исследований или данными, которые можно было бы использовать для проведения оценок риска в поддержку этого подхода.

Комитет согласился с тем, что следует обратиться с просьбой к Совету изучить вопрос об использовании подхода, основанного на оценке рисков и на целевом уровне эффективности обеспечения безопасности полетов, в процессе разработки и осуществления SARPS, когда это целесообразно с учетом бюджетных последствий.

6.2.5 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/13-WP/116 Revision No. 1, представленный Австралией, Австрией от имени Европейского Союза¹ и его государств-членов², других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации³ а также ЕВРОКОНТРОЛем, Бразилией, Доминиканской Республикой, Камеруном, Канадой, Колумбией, Новой Зеландией, Саудовской Аравией, Сингапуром, Южной Африкой и Международной федерацией ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА), в котором излагаются проблемы, с которыми сталкиваются государства в достижении приемлемого уровня обеспечения эффективности безопасности полетов (ALoSP), и предлагается провести дальнейшую работу в этой области. Комитет выразил решительную поддержку предложения о том, чтобы ИКАО провела дальнейший пересмотр этой концепции с учетом опыта государств.

6.2.6 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/13-WP/147, представленный Доминиканской Республикой, в котором подчеркивается важность управления изменениями, что было также упомянуто и поддержано в документе AN-Conf/13-WP/28. Комитет согласился с необходимостью наращивания потенциала на государственном уровне в этой области для обеспечения успешного осуществления глобальных планов.

6.2.7 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/13-WP/155, представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой) и поддержанный государствами региона SAM⁴, в котором содержалась информация о ходе реализации экспериментального проекта, охватывающего 11 южноамериканских государств (регион SAM) и осуществляемого при поддержке Южноамериканского регионального бюро ИКАО в целях внедрения ГосПБП. Комитет отметил важность этого проекта в реализации инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) и согласился с тем, что аналогичный подход может принести пользу другим регионам.

6.2.8 Комитет рассмотрел представленный Республикой Корея документ AN-Conf/13-WP/239, в котором говорится о необходимости рассмотрения ИКАО вопроса о координации и сотрудничестве между гражданскими и военными органами в деле эффективного осуществления управления безопасностью полетов. Комитет принял к сведению работу, проделанную ИКАО за последнее десятилетие в области сотрудничества между гражданскими и военными органами в целях укрепления потенциала и эффективности обеспечения безопасности полетов. Внимание Комитета было обращено на текущую работу по обновлению Приложения 11 "Обслуживание воздушного движения", касающейся проведения оценки риска для безопасности полетов применительно к деятельности, потенциально опасной для гражданских воздушных

¹ В Европейском Союзе обязательства государств в значительной степени выполняются на основе законодательства ЕС, и поэтому государства ссылаются на законодательство ЕС в своих государственных программах по безопасности полетов.

² Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

³ Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Сербия, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

⁴ Поддержано 13 Договаривающимися государствами (Аргентина, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Колумбия, Панама, Парагвай, Перу, Суринам, Уругвай, Чили и Эквадор).

судов, а также его взаимосвязи с *Руководством по управлению безопасностью полетов* (Дос 9859). Комитет согласился с тем, что вопросы координации деятельности гражданских и военных органов следует рассматривать в рамках осуществления ГосПБП.

6.2.9 Информационные документы, представленные Алжиром (AN-Conf/13-WP/216), Бразилией (AN-Conf/13-WP/132), Индонезией (AN-Conf/13-WP/277 и AN-Conf/13-WP/278), Китайской Народной Республикой (AN-Conf/13-WP/204) и Объединенными Арабскими Эмиратами (AN-Conf/13-WP/164), были приняты к сведению.

6.2.10 На основе результатов проведенного обсуждения Комитет согласился со следующей рекомендацией:

Рекомендация 6.2.1/1. Государственные программы по безопасности полетов (ГосПБП)

Государствам:

- a) выявлять и удовлетворять потребности в наращивании потенциала на государственном уровне для управления изменениями;
- b) обмениваться опытом в области сотрудничества между гражданскими и военными органами для реализации государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) на конференциях, совещаниях и/или на веб-сайте по внедрению системы управления безопасностью полетов (SMI);

ИКАО:

- c) рассмотреть концепцию приемлемого уровня обеспечения эффективности безопасности полетов (ALoSP) с учетом опыта государств;
- d) рассмотреть необходимость в дополнительных инструктивных материалах по управлению изменениями на государственном уровне.

Пункт 6 повестки дня. Организационные вопросы в области безопасности полетов
6.2.2. Системы управления безопасностью полетов

6.2.11 Комитет отметил прогресс, достигнутый Китайской Народной Республикой во внедрении СУБП и разработке методов их оценки, а также оценки эффективности, изложенных в документе AN-Conf/13-WP/146.

6.2.12 В документе AN-Conf/13-WP/152, представленном Доминиканской Республикой, подчеркиваются преимущества требования о внедрении поставщиками аэронавигационного обслуживания (ПАНО) СУБП в рамках всей авиационной системы. Комитету напомнили, что SARPS для поставщиков обслуживания воздушного движения по внедрению СУБП были первоначально включены в Приложение 11 *"Обслуживание воздушного движения"* и стали применяться с ноября 2006 года. Комитет согласился, что государствам следует обеспечить внедрение последних SARPS по СУБП для поставщиков обслуживания воздушного движения, как это указано в поправке 1 к Приложению 19 *"Управление безопасностью полетов"*.

6.2.13 Информационный документ, представленный Объединенной Республикой Танзания (AN-Conf/13-WP/289), был принят к сведению.

Пункт 6 повестки дня. Организационные вопросы в области безопасности полетов
6.2.3. Сбор и обработка информации о безопасности полетов

6.2.14 В отношении сбора и обработки информации о безопасности полетов Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и ИФАТКА был представлен документ AN-Conf/13-WP/300. В этом документе выражена поддержка тому, чтобы государства использовали модели сотрудничества отрасли и государства для обмена данными и информацией о безопасности полетов при создании системы сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS) в соответствии с требованиями поправки 1 к Приложению 19 для сбора, хранения, агрегирования и обеспечения анализа данных и информации о безопасности полетов. Комитет решительно поддержал меры, содержащиеся в этом документе, в котором подтверждаются положения поправки 1 к Приложению 19, и подчеркнул, что могут иметь место определенные конкретные обстоятельства, при которых данные о безопасности полетов могут использоваться государствами в конкретных контекстах и в соответствующих случаях, при условии соблюдения принципов защиты. Комитет также признал, что выполнение защитных положений добавления 3 к Приложению 19 является сложной задачей для государств, имеющих законы об обнародовании информации. Дополнительные обсуждения, связанные с развитием сбора и обработки информации, отражены в рамках пункта 7.1 повестки дня.

6.2.15 Информационный документ, представленный Китайской Народной Республикой (AN-Conf/13-WP/203), был принят к сведению.

6.2.16 На основе результатов проведенного обсуждения Комитет согласился со следующей рекомендацией:

Рекомендация 6.2.3/1. Сбор и обработка информации о безопасности полетов

Государствам и международным организациям:

- а) сотрудничать в целях развития сетей взаимного доверия и придерживаться защитных положений, предусмотренных в поправке 1 к Приложению 19 *"Управление безопасностью полетов"*;

ИКАО:

- б) оказывать поддержку государствам, имеющим законы об обнародовании информации, в соблюдении положений о защите данных и информации о безопасности полетов, а также соответствующих источников согласно поправке 1 к Приложению 19.

— — — — —