



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

#### КОМИТЕТ В

Пункт 7 повестки дня. Эксплуатационные риски для безопасности полетов

7.1. Содействие принятию решений, основанных на полученных данных, для подготовки информации о безопасности полетов в целях управления рисками в области безопасности полетов

### СОДЕЙСТВИЕ МЕЖДУНАРОДНОМУ ОБМЕНУ ДАННЫМИ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В ЦЕЛЯХ ЭФФЕКТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

#### КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлена необходимость дальнейшей разработки руководящих указаний по обмену данными о безопасности полетов среди пользователей авиационной системы. В частности, обмен данными о безопасности полетов с организациями, ответственными за конструкцию типа и изготовление воздушных судов, в целях содействия эффективному управлению рисками.

**Действия:** Конференции предлагается согласиться с рекомендацией, изложенной в п. 3.1.

#### 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В Приложении 19 *"Управление безопасностью полетов"* установлена подотчетность организаций, ответственных за конструкцию типа или изготовление воздушных судов, за осуществление управления рисками. Принятие решений на основе учета рисков является основополагающим принципом системы управления безопасностью полетов (СУБП). По мере того, как авиационная система становится более сложной и взаимосвязанной в глобальных условиях, управление рисками охватывает эти характеристики систем. Своевременное представление полных данных о безопасности полетов организациям, ответственным за конструкцию типа и изготовление воздушных судов, исключительно необходимо для эффективного управления факторами риска в современной и будущей авиационной системе.

1.2 В ходе состоявшегося в сентябре 2015 года совещания межведомственной Группы управления сертификацией (СМТ) Федеральное авиационное управление (ФАУ) предложило осуществить совместный проект для сравнения и сопоставления процессов принятия решений по

вопросам подтверждения летной годности, используемых Национальным управлением гражданской авиации (ANAC) Бразилии, Европейским агентством по безопасности полетов (EASA), ФАУ и Департаментом гражданской авиации Министерства транспорта Канады (ТССА). Указанный проект дополнял документ, представленный Соединенными Штатами Америки на состоявшейся в 2015 году Конференции ИКАО высокого уровня по безопасности полетов, которая предложила разработать поэтапные меры для продвижения в направлении согласования процессов и методов принятия решений на основе учета рисков относительно подтверждения летной годности в качестве средства, способствующего повышению доверия к решениям, принятым государством разработчика.

1.3 Группа СМТ разработала документ с определением проектной задачи по "Постоянному обмену эксплуатационными данными". В определении задачи указаны состав, цели, конечные результаты и ключевые сроки группы представителей полномочных органов, названной "Группой оценки постоянной эксплуатационной безопасности полетов (COSET)". Группа СМТ посредством работы COSET рассматривает выгоды и действия, необходимые для следующего:

- a) совершенствование представления данных о безопасности полетов во всем мире владельцам конструкции типа;
- b) улучшение связи между государствами по вопросам поддержания летной годности;
- c) разработка механизма сообщения результатов решений в отношении оценок риска для безопасности полетов, а также обмена соответствующими данными о безопасности полетов;
- d) обеспечение взаимного принятия директив в области летной годности.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Вышеуказанные концепции применимы ко всем государствам, поскольку организации, ответственные за конструкцию типа или изготовление воздушных судов, а также те, которые эксплуатируют различные типы воздушных судов из различных государств разработчика, несут ответственность за управление рисками в отношении этих воздушных судов. Реализация таких усовершенствований в области безопасности полетов требует от владельцев конструкции типа и изготовителя воздушных судов наличия достаточных данных о безопасности полетов для поддержки эффективного принятия решений с учетом факторов риска.

2.2 У многих владельцев конструкции типа существуют надежные процессы управления рисками, используемые ими в своих системах поддержания летной годности. Их ресурсы, функциональные возможности и понимание своих продуктов должны вызвать у государства уверенность в идентификации и анализе проблем в области безопасности полетов при условии наличия достаточных данных о безопасности полетов. Представление сведений о событиях и уязвимостях, связанных с безопасностью полетов, от всех операций в глобальной авиационной системе увеличивает надежность анализа рисков, позволяет осуществлять проактивное управление факторами риска и повышает уровень доверия к решениям в отношении летной годности.

2.3 Директивы, касающиеся летной годности, зачастую излагаются в письменном виде на основе донесения о единственном событии. Эти события могут происходить (и зачастую происходят) в государстве регистрации, которое отлично от государства разработчика владельца конструкции типа. Кроме того, по мере становления авиационной системы более глобальной, появляется вероятность того, что большинство парка воздушных судов определенного типа

эксплуатируется за пределами государства разработчика. Это может привести к значительному объему эксплуатационных данных, которые не предоставляются владельцу конструкции типа и изготовителю воздушных судов.

2.4 Без таких критически важных данных о безопасности полетов владелец конструкции типа не сможет получить полную картину проблем в области безопасности полетов, которые могут повлиять на продукт и привести к:

- a) запоздалому выявлению проблем в области безопасности полетов;
- b) негативному влиянию на статистический анализ вероятностей при принятии решений на основе учета факторов риска;
- c) неспособности выявить связанные с безопасностью полетов проблемы, охватывающие несколько флотов воздушных судов или продуктов.

2.5 В главе 5 Приложения 19 рассматривается обмен данными о безопасности полетов между пользователями авиационной системы и содержится ссылка на документ ИКАО *"Руководство по управлению безопасностью полетов"* (РУБП, Дос 9859), однако в этих документах отсутствует подробная информация для достижения надлежащего обмена данными в условиях растущей глобализации авиации.

### 3. ВЫВОД

3.1 В *"Глобальном плане обеспечения безопасности полетов"* (ГПБП, Дос 10004) ИКАО отмечается важное значение своевременного и точного представления информации о безопасности полетов на региональном, национальном и международном уровнях. В предложениях поддерживается представление данных о безопасности полетов, как правило с акцентом на представление данных государством регистрации и последующей координации с государством разработчика.

3.2 Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией.

Конференции рекомендуется:

- a) настоятельно рекомендовать ИКАО содействовать деятельности, способствующей глобальному представлению данных о событиях и уязвимостях в области безопасности полетов в целях обеспечения наличия необходимых данных о безопасности полетов;
- b) настоятельно рекомендовать ИКАО анализировать и разрабатывать инструктивные указания в целях дальнейшего совершенствования обмена данными о безопасности полетов между эксплуатантами и ответственными за конструкцию типа и изготовление воздушных судов.