



Международная организация гражданской авиации

AN-Conf/13-WP/300¹
27/9/18

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ В

- Пункт № 6 повестки дня. **Организационные вопросы в области безопасности полетов**
6.2. Реализация принципов управления безопасностью полетов
6.2.3. Сбор и обработка информации о безопасности полетов

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ДАННЫХ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И ИНФОРМАЦИИ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ НА ГОСУДАРСТВЕННОМ УРОВНЕ

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА),
Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА)
и Международной федерацией ассоциаций диспетчеров воздушного
движения (ИФАТКА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Обязательства *государств* по надзору включают всеобъемлющий контроль за обеспечением безопасности полетов в их авиационной системе. Это требует систематического и комплексного применения принципов управления безопасностью полетов как государствами, так и поставщиками обслуживания.

В рабочем документе, подготовленном к 39-й сессии Ассамблеи (A39-WP/117), выражена озабоченность тем, что государства могут ошибочно интерпретировать SARPS, содержащиеся в Приложении 19, сделав системы добровольного предоставления и автоматического сбора данных обязательными. В качестве ответной меры Ассамблея решила просить ИКАО способствовать сотрудничеству отрасли и государств при создании моделей системы сбора и обработки данных о безопасности полетов (ССОДБП), которые отвечают задачам Приложения 19 и в то же время согласуются с названными проблемами.

По завершении 39-й Ассамблеи ИАТА была проинформирована о том, что некоторые государства действительно обозначили свое намерение ввести требование обмена исходными полетными данными, а также другими добровольными и внутренними отчетами в поддержку своей деятельности в рамках программы по безопасности полетов (ГосПБП). Несмотря на то, что государства имеют право это делать, такой подход кажется противоречащим принципам защиты информации, которые содержатся в дополненном Приложении 19, ослабляет дух сотрудничества между поставщиками обслуживания и государственными полномочными органами и идет вразрез с самой сутью принципов управления безопасностью полетов.

¹ Документы на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены ИАТА.

Для того, чтобы прийти к правильным выводам, нужно понимать текущий статус данных и информации о безопасности полетов. Ввиду недостатка контекста могут возникнуть существенные риски, если такие данные и информация будут неправильно интерпретированы, не говоря уже о деградации систем добровольного предоставления данных о безопасности полетов. Все вместе это может наносить ущерб управлению безопасностью полетов в целом.

В связи с этим ИАТА и ее члены, а также ИФАЛПА продолжают поддерживать идею моделей сотрудничества отрасли и государств, которые:

- 1) отвечают потребностям государственной программы безопасности полетов в отношении управления безопасностью полетов на государственном уровне;
- 2) отвечают интересам авиакомпаний-эксплуатантов и других заинтересованных сторон в отрасли касательно использования информации из систем добровольного предоставления и автоматического сбора данных;
- 3) устанавливают протоколы для поддержания де-идентификации данных отдельных поставщиков обслуживания;
- 4) соответствуют принципам защиты информации, как указано в Приложении 19.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендациями, представленными в п. 4.1.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Начиная с 1970-х годов положения, требующие от государств создавать системы сбора и обработки данных о безопасности полетов, входили в состав Приложений и других документов ИКАО. Большинство таких систем являются сугубо специфическими системами отчетности о безопасности полетов, за исключением упомянутых в Приложении 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*, которые были сфокусированы исключительно на происшествиях и серьезных инцидентах.

1.2 В соответствии со статьей 37 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция), SARPS, касающиеся передачи информации о безопасности полетов, содержащиеся в существующих отдельных Приложениях, должны быть в обязательном порядке внедрены в каждом государстве. Правила аэронавигационного обслуживания (PANS) имеют статус, отличный от статуса SARPS, однако государства обязаны публиковать актуальные списки существенных расхождений из документов, составляющих PANS, в своих Сборниках аэронавигационной информации, так как они в значительной мере дополняют соответствующие Приложения (см. резолюцию 38-11 Ассамблеи).

1.3 Все данные и информация о безопасности полетов, являющиеся релевантными по мнению государства, находятся в рамках государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП). Таким образом, положения, касающиеся передачи данных о безопасности полетов, содержащиеся в существующих Приложениях и PANS, которые признаны имеющими значение для обеспечения безопасности полетов, являются частью данных о безопасности полетов для ГосПБП.

1.4 Приложение 19 *"Управление безопасностью полетов"* было принято 14 ноября 2013 года. Данный документ вобрал в себя материал из существующих Приложений, касающийся государственных программ безопасности полетов (СУБП), а также сбора и использования данных о безопасности полетов, позволяя государствам сфокусировать свое внимание на важности

объединения разного рода авиационной деятельности в части управления безопасностью полетов, а также упрощения развития СУБП за счет согласования положений, применяемых в отношении различных типов поставщиков обслуживания. Документ также включает усиление мер по организации государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов, изложенных в Дос 9734 *"Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Часть А. Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов"* до уровня стандартов, вошедших в дополнение А.

1.5 Позднее, 2 марта 2016 года, ИКАО приняла поправку 1 к Приложению 19, в которой положения об управлении безопасностью полетов получили свое развитие. А именно: обновленная версия положений о государственной программе по безопасности полетов (ГосПБП) была объединена с ключевыми элементами (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (SSO); были расширены положения, касающиеся системы управления безопасностью полетов (СУБП); предусмотрено распространение СУБП на организации, отвечающие за типовое проектирование и/или производство двигателей и винтов; были расширены положения о защите данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников. Эта поправка будет применяться с 7 ноября 2019 года.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Требования ИКАО поручают государствам создавать ГосПБП, чтобы обеспечить создание и поддержание приемлемого уровня безопасности полетов в рамках их систем гражданской авиации. Государства также должны обеспечить внедрение СУБП поставщиками обслуживания (SP), включая коммерческих авиаперевозчиков, работающих в соответствии с Приложением 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*.

2.2 Обе системы имеют схожие основные элементы и дополняют друг друга с целью достигнуть эффективного управления безопасностью полетов в системе гражданской авиации.

2.3 Так как обе системы – ГосПБП и СУБП – основаны на практической деятельности, Приложение 19 предписывает создание систем сбора и обработки данных о безопасности полетов (ССОДБП) для сбора, хранения, группирования и анализа данных и информации о безопасности полетов с целью обеспечения соответствующей деятельности по управлению безопасностью полетов.

2.4 Посредством СУБП поставщики обслуживания должны определять риски, касающиеся безопасности полетов, и управлять ими, а также контролировать повседневную деятельность по обеспечению безопасности полетов в своей организации. Подобным образом ГосПБП предписывает государствам определять риски, касающиеся безопасности полетов, и управлять ими в масштабах всей государственной системы гражданской авиации, а также оценивать деятельность по обеспечению безопасности полетов, осуществляемую государством, а не отдельными поставщиками обслуживания.

2.5 Государства обязаны иметь общее представление о деятельности по обеспечению безопасности полетов, которая предпринимается в их системе гражданской авиации, и гарантировать, что в случае возникновения недопустимых рисков будут предприняты адекватные ответные действия. Для этого требуется систематическое и комплексное применение принципов управления безопасностью полетов как государствами, так и поставщиками обслуживания.

2.6 Несмотря на то, что каждый поставщик обслуживания имеет автономное право на разработку собственной СУБП в условиях своей организации, признано, что интеграция такой информации, позволяющая создать более полную картину, пойдет на пользу всему авиационному

сообществу в целом. В этой связи Приложение 19 содержит требования, согласно которым государства должны не только делиться и обмениваться информацией о безопасности полетов с поставщиками обслуживания и другими государствами, но и поддерживать создание схем предоставления и обмена информацией о безопасности полетов между всеми заинтересованными сторонами.

2.7 Авиакомпании-эксплуатанты и поставщики аэронавигационного обслуживания (ПАНО) собрали множество данных и информации о безопасности полетов в рамках их собственных программ СУБП как из систем добровольной передачи данных, так и из систем автоматического сбора данных.

2.8 Государства признали значимость совокупной обезличенной информации о безопасности полетов, полученной от эксплуатантов и ПАНО для осуществления своей деятельности в рамках ГосПБП. Ряд ведомств гражданской авиации (ВГА) выразил интерес в отношении использования таких данных для определения, уменьшения и оценки рисков, касающихся безопасности полетов в своих государствах. Было подчеркнуто, что их интересуют не конкретные источники информации, а в большей мере выявленные тенденции.

2.9 К сожалению, ряд ВГА также продемонстрировал свое намерение установить требования в отношении сбора исходных полетных данных и другой добровольной и внутренней отчетности в их первоначальном виде, что очень важно для авиакомпании и поставщиков аэронавигационного обслуживания, для их сотрудников и, если применимо, для их объединений и ассоциаций.

2.10 ИАТА, ИФАЛПА и ИФАТКА признают, что государства имеют право это делать, однако они также настаивают, что такой подход кажется противоречащим принципам защиты информации, которые содержатся в Приложении 19, и идет в разрез с самой сутью принципов управления безопасностью полетов. Для того, чтобы прийти к правильным выводам, нужно понимать текущий статус данных и информации о безопасности полетов. Вот почему первая поправка к Приложению 19 подчеркивает важность схем обмена информацией.

2.11 Государство (или любая другая организация), обладающее данными или информацией о безопасности полетов вне надлежащего контекста, не сможет обеспечить эффективный процесс принятия решений. Фактически могут возникнуть существенные риски необоснованных карательных действий, подрыва элементов культуры информирования, уменьшения отчетности о безопасности полетов и нарушений мер защиты данных, включая обезличивание источника, если данные и информация будут ошибочно интерпретированы в отсутствие контекста.

2.12 Однако ИАТА, ИФАЛПА и ИФАТКА, признавая тот факт, что защищенная информация чрезвычайно ценна для СУБП или ГосПБП с точки зрения поддержания и повышения уровня безопасности полетов, полностью поддерживают идею обмена информацией в соответствии с SARPS и задачами Приложения 19 и ее передачи государствам в обезличенном формате в соответствии с установленными протоколами для обеспечения разделения данных отдельных авиаперевозчиков и поставщиков аэронавигационного обслуживания.

3. ВЫВОД

3.1 С учетом того, что в ходе 39-й Ассамблеи ИКАО ИАТА предложила ИКАО способствовать сотрудничеству отрасли и государств в создании моделей системы сбора и обработки данных о безопасности полетов (ССОДБП), которые отвечают задачам Приложения 19

и в то же время согласуются со взглядами членов ИАТА, а также с учетом обозначенного некоторыми государствами намерения установить требования в отношении предоставления полетных данных и других высоко защищенных данных и информации о безопасности полетов, ИАТА, ее члены и ИФАЛПА продолжают поддерживать идею моделей сотрудничества отрасли и государств, которые:

- 1) отвечают потребностям ГосПБП в отношении управления безопасностью полетов на государственном уровне;
- 2) отвечают интересам авиакомпаний-эксплуатантов и других заинтересованных сторон в отрасли касательно использования информации из систем добровольного предоставления и автоматического сбора данных;
- 3) устанавливают протоколы для поддержания де-идентификации данных отдельных поставщиков обслуживания;
- 4) соответствуют принципам защиты информации, как указано в Приложении 19.

4. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

4.1 ИАТА, ИФАЛПА и ИФАТКА предлагают Конференции:

- a) признать возможность возникновения существенных рисков в случае ошибочной интерпретации данных в отсутствие контекста;
- b) повторно подчеркнуть важность моделей совместного обмена информацией, гарантирующих понимание контекста, а также то, что защита данных и информации о безопасности полетов должна применяться в соответствии с Приложением 19;
- c) придать особое значение тому, что:
 - 1) защита данных о безопасности полетов, информации о безопасности полетов и соответствующих источников является важным инструментом реализации управления безопасностью полетов, и, что чрезвычайно важно, обеспечить постоянную доступность данных и информации о безопасности полетов;
 - 2) эффективное использование данных и информации о безопасности полетов позволяет поддерживать и повышать уровень безопасности полетов за счет лучшего управления рисками и лучшей идентификации угроз; целью этого процесса является снижение рисков, а не просто обмен информацией;
 - 3) использование данных и информации о безопасности полетов в целях, отличных от целей поддержания и повышения безопасности полетов, может в конечном итоге привести в будущем к ограничению доступности таких данных и информации, а также иметь крайне неблагоприятное влияние на безопасность полетов.