



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 24 повестки дня. Первоочередные инициативы в области безопасности полетов и аэронавигации

РЕАЛИЗАЦИИ SARPS ИКАО В ОБЛАСТИ СБОРА И АНАЛИЗА ДАННЫХ ОБ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ, ИНЦИДЕНТАХ И О РЕКОМЕНДАЦИЯХ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ

(Представлено Межгосударственным авиационным комитетом (МАК) от имени Армении, Беларуси, Кыргызстана, Российской Федерации, Таджикистана, Узбекистана)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе рассматриваются вопросы повышения эффективности функционирования систем сбора и анализа данных в области безопасности полётов и обмена такими данными на основе Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) *высоко оценить* прогресс и приверженность ИКАО решению вопроса сбора и анализа данных по безопасности полётов, а также вклад ИКАО в обеспечение с этой точки зрения безопасности полетов гражданской авиации во всем мире;
- b) *поручить* Совету ИКАО произвести изучение возможности придания таксономии системы представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP) статуса SARPS ИКАО с целью обеспечения унифицированного подхода к обмену информацией об авиационных событиях;
- c) *поручить* Совету ИКАО произвести изучение возможности разработки унифицированного формата обмена данными о безопасности полётов, основанного на таксономии ADREP, независимого от поставщиков программного обеспечения;
- d) *поручить* Совету ИКАО продолжить разработку и размещение на портале ИКАО on-line системы сбора, анализа и обмена данными об авиационных событиях и рекомендаций по безопасности полётов с целью обеспечения доступа мирового авиационного сообщества к достоверной и исчерпывающей информации о безопасности полетов;
- e) *поручить* Совету ИКАО произвести ревизию SARPS ИКАО с целью исключения упоминания и рекомендаций по использованию программного обеспечения по сбору и анализу данных об авиационных событиях, не сопровождаемого ИКАО;
- f) *включить* в повестку дня следующей конференции ИКАО высокого уровня по безопасности полетов доклад Совета ИКАО о результатах исследований, упомянутых выше.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Каждый полет безопасен и защищен"
----------------------------	---

¹ Тексты документов на русском и английском языках представлены МАК.

<i>Финансовые последствия</i>	Предполагается, что указанные в настоящем документе мероприятия ИКАО будут осуществляться в рамках ресурсов Регулярного бюджета на 2026–2028 гг. или при необходимости за счет добровольных взносов
<i>Справочный материал</i>	Приложение 13 <i>"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"</i> Приложение 19 <i>"Управление безопасностью полетов"</i> Дос 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i> Дос 9756, <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i> Дос 9962, <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Не вызывает сомнений, что глобальному авиационному сообществу необходим стандартизированный метод сбора информации о безопасности полетов и обмена ею, в частности, об авиационных происшествиях и инцидентах, о рекомендациях по безопасности полетов. Несмотря на то, что в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО у каждого государства должна быть такая национальная система, отсутствие глобального стандарта сбора данных о безопасности полетов мешает беспрепятственному обмену подобными данными, а следовательно, не позволяет государствам-членам ИКАО проводить комплексный анализ управления факторами риска для безопасности полетов, чтобы определить потребность в каких-либо мероприятиях по поддержанию летной годности. Глобальный обмен данными может осветить весь диапазон накопленного опыта, тем самым обеспечив более точный системный анализ факторов риска для безопасности полетов.

1.2 Обмен информацией о безопасности полетов является одним из основополагающих принципов для создания безопасной мировой авиатранспортной системы и достижения целей ГосПБП. Определение проблем для безопасности полетов на глобальном уровне и возможность выработки эффективных решений, направленных на повышение уровня безопасности полетов, зависит от доступа к источникам точной и релевантной информации во многих областях.

1.3 С учетом того, что мировая авиация включает в себя множество взаимосвязанных систем, обмен информацией во всех областях авиационной деятельности в целях определения общесистемных недостатков, разработки эффективных корректирующих действий и оптимального распределения ограниченных ресурсов является необходимым компонентом внедрения стратегий, направленных на постоянное повышение уровня безопасности полетов в рамках глобальной авиатранспортной системы.

1.4 Однако, несмотря на предпринятые ИКАО усилия и успешное внедрение в ряде регионов и стран национальных систем обмена информацией о безопасности полетов, на глобальном уровне всё ещё существуют нерешенные проблемы, в том числе в области разработки унифицированного подхода к разработке стандартов сбора и обмена данными.

1.5 Разработка стандартов и инструктивного материала ИКАО для унификации процесса сбора и обмена информацией о безопасности полетов позволит государствам-членам успешно выполнять положения SARPS ИКАО, а совершенствование портала ИКАО по сбору и анализу таких данных будет помогать государствам в их деятельности по управлению рисками в сфере безопасности полетов и обеспечению безопасности полетов на государственном уровне, имея ввиду, что оба вида деятельности являются важными компонентами ГосПБП каждого государства.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 В соответствии со Стандартом 8.1 Приложения 13 *Расследование авиационных происшествий и инцидентов*: "Государство создает и ведет базу данных об авиационных происшествиях и инцидентах в целях содействия проведению эффективного анализа информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов и определения любых необходимых предупредительных мер".

2.2 Стандартом 5.1 Приложения 19 *Управление безопасностью полетов* предусмотрено, что "Государства создают системы сбора и обработки данных о безопасности полетов (ССОДБП) в целях обеспечения сбора, хранения, агрегирования и анализа данных и информации о безопасности полетов", а инструктивный материал, касающийся ССОДБП, содержится в главе 5 Руководства по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Дос 9859).

2.3 В пункте 5.3.1 Дос 9859 сказано, что "Теоретически данные о безопасности полетов следует распределять по категориям с помощью систем классификации и вспомогательных определений, с тем чтобы данные можно было собирать и хранить с использованием содержательной терминологии. Общие системы классификации и определения формируют стандартный язык, повышая качество информации и обмена ею". В качестве примера такого классификатора в п. 5.3.2 приведена система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP): "ADREP – это система классификации категорий событий, которая является частью системы ИКАО по представлению данных об авиационных происшествиях и инцидентах. Это свод атрибутов и связанных с ними значений, позволяющих проводить анализ тенденций в области безопасности полетов по этим категориям".

2.4 Одновременно с этим в п. 2.1.2 Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Дос 9756), часть 4 *Представление отчетов* предлагается следующее: "В качестве альтернативного варианта отчеты ADREP могут направляться по электронной почте или в формате ADREP – совместимой базой данных Европейского координационного центра систем сообщения о происшествиях и инцидентах (ECCAIRS) ...". А в Руководстве по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры (Дос 9962) содержится раздел (п. 12.2), посвященный системе ECCAIRS, где, в частности сказано, что "Государствам рекомендуется создавать свои базы данных об авиационных происшествиях и инцидентах на основе программного обеспечения ECCAIRS, которое предоставляется бесплатно".

2.5 Казалось бы, что с этим вопросом у нас всё хорошо и у государств есть необходимые документы, стандарты и инструменты, однако это не так. Во-первых, такого инструмента, как ECCAIRS, в настоящее время фактически не существует – его поддержка была прекращена в 2019 г. Во-вторых, утверждение, что "ADREP – это система классификации категорий событий, которая является частью системы ИКАО ...", также является преувеличением.

2.6 Действительно, на сайте ИКАО в разделе "ADREP Тахоному"² Секции по расследованию авиационных происшествий (AIG) Аэронавигационного бюро размещена документация по таксономии ADREP. Однако документы там обозначены, как "ECCAIRS Aviation 1.3.0.12 Data Definition Standard", датированные 2013-м годом, т. е. они не обновлялись 12 лет, а главное, что они не являются частью SARPS ИКАО. ADREP до сих пор не опубликован в качестве документа ИКАО.

² <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/ADREP-Taxonomies.aspx>

2.7 Несмотря на вышеупомянутые нестыковки, при проверках государств в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), аудиторам ИКАО предлагается проверять совместимость баз данных государств с таксономией "ADREP/European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems (ECCAIRS)".

2.8 Также следует отметить, что ИКАО в настоящее время не располагает собственной современной базой данных по авиационным происшествиям и инцидентам, опираясь либо на устаревшую систему ECCAIRS, либо на пришедшую ей на замену систему "ECCAIRS-2", разработанную Агентством Европейского союза по безопасности полетов (EASA), таким образом в некоторой степени, устранившись от лидирующей роли в ведении таксономии ADREP.

2.9 Для поиска данных в области безопасности полётов мировое авиационное сообщество вынуждено обращаться либо к национальным источникам информации, либо к независимым и общественным организациям. Таксономией же занимается сообщество энтузиастов Группы по общей таксономии (CICTT)³ Группы по безопасности коммерческой авиации (CAST).

2.10 Всё это создает сложности в разработке и поддержке систем сбора и анализа данных и в обмене данными в совместимом формате, понятном для всех участников, и не способствует реализации ГПБП в области обмена информацией о безопасности полётов.

2.11 В этой связи представляется целесообразным вернуть ИКАО лидирующую роль в области сбора и анализа данных в области безопасности полётов, для чего необходимо стандартизировать таксономию ADREP, разработать протокол обмена данными, не привязанный к конкретному программному обеспечению, создать и разместить на портале ИКАО современную on-line информационную систему по сбору, анализу и обмену информацией между государствами. Данная работа уже ведется ИКАО, в частности Панелью по расследованию авиационных происшествий (AIGP), и эти усилия нуждаются в поддержке со стороны государств.

— КОНЕЦ —

³ <https://www.intlaviationstandards.org/>