



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 36 повестки дня. Безопасность полетов и поддержка внедрения в области аэронавигации

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

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Обязательства *государств* по надзору включают всеобъемлющий контроль за обеспечением безопасности полётов в их авиационной системе и гарантии того, что в случае возникновения недопустимого риска будут предприняты адекватные меры. Это требует систематического и комплексного применения принципов управления безопасностью полетов, как государствами, так и поставщиками обслуживания.

Все данные и информация о безопасности полетов, являющиеся, по мнению государства, релевантными, находятся в рамках государственной программы безопасности полётов (ГосПБП). Как таковые положения о предоставлении информации о безопасности полётов в существующих Приложениях и Правилах аэронавигационного обслуживания являются частью данных о безопасности полетов применительно к государственной программе безопасности полётов.

ИАТА признает тот факт, что для некоторых государств введение в действие всех положений Приложения 19 на местном законодательном уровне может занять годы. Кроме того, несмотря на подготовленные пояснения, сохраняется возможность ошибочной интерпретации Стандартов и рекомендуемой практики (SARPS) по обеспечению защиты информации, что ведёт к их несогласованному выполнению.

Действия: Ассамблее предлагается обратиться к ИКАО с просьбой учредить механизм поддержки отраслевого/государственного сотрудничества в установлении моделей системы сбора и обработки данных о безопасности полётов (ССОДБП), которые:

- a) отвечают потребностям государственной программы безопасности полётов в отношении управления безопасностью полётов на государственном уровне;
- b) отвечают интересам авиакомпаний-эксплуатантов касательно использования информации из систем добровольного предоставления и автоматического сбора данных;
- c) устанавливают протоколы для поддержания де-идентификации данных отдельных поставщиков обслуживания;
- d) соответствуют принципам защиты информации, как указано в Приложении 19.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
----------------------------	---

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

<i>Финансовые последствия</i>	Минимальные затраты для стран-участниц ИКАО и отрасли для учреждения механизма сотрудничества в соответствии с предложенным
<i>Справочный материал</i>	Приложение 19 " <i>Управление безопасностью полётов</i> " Дос 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полётов (РУБП)</i> Письмо государствам AN 8/3.1-16/16, принятие поправки 1 к Приложению 19 Дос 10046, <i>Доклад Второй Конференции высокого уровня по безопасности полетов (2015)</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Признавая возрастающую сложность глобальной системы воздушного транспорта и взаимосвязанную природу действий в сфере авиации, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна, ИКАО приняла рекомендации Конференции генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полётов (проходившей в Монреале с 20 по 22 марта 2006 года) (DGCA/06) и Конференции высокого уровня по безопасности полётов (проходившей в Монреале с 29 марта по 1 апреля 2010 года) (HLSC/2010) относительно потребности в Приложении, посвященном управлению безопасностью полётов.

1.2 Приложение 19 "Управление безопасностью полётов" было принято 14 ноября 2013 года. Данный документ вобрал в себя материал из существующих Приложений, касающийся государственных программ безопасности полётов, СУБП, а также сбора и использования данных о безопасности полётов, позволяя государствам сфокусировать своё внимание на важности объединения разного рода авиационной деятельности в части управления безопасностью полётов, 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 части А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов" Руководства по организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Дос 9734), до уровня стандартов, вошедших в дополнение А.

1.3 Позднее, 2 марта 2016 года ИКАО приняла добавление 1 к Приложению 19, в котором положения об управлении безопасностью полётов получили своё развитие. А именно: обновленная версия положений о государственной программе безопасности полетов была объединена с ключевыми элементами государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов; были расширены положения, касающиеся системы управления безопасностью полётов; 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 полётов и соответствующих источников. Это дополнение будет применяться с 7 ноября 2019 года.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Требования ИКАО поручают государствам создавать государственные программы безопасности полетов (ГосПБП), чтобы обеспечить создание и поддержание приемлемого уровня безопасности полётов в рамках их систем гражданской авиации. Государства также должны

обеспечить внедрение систем управления безопасностью полётов (СУБП) поставщиками обслуживания, включая коммерческих авиаперевозчиков, работающих в соответствии с Приложением 6.

2.2 Обе системы имеют схожие основные элементы и дополняют друг друга с целью достигнуть эффективного управления безопасностью полётов 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 полётов с целью обеспечения соответствующей деятельности систем по управлению безопасностью полетов.

2.4 Являясь системой, основанной на практической деятельности, СУБП, в силу самой своей природы, требует, чтобы каждый поставщик обслуживания определял свои риски в части безопасности полётов и управлял ими в условиях своей организации. Поэтому, несмотря на то, что структура и элементы систем являются схожими, способ их реализации в организации (т.е. процессы, организационная структура, пороги рисков и т. д.) будет уникальным. Следовательно, государство не должно навязывать организации способ реализации её обязательств касательно СУБП, предпочтительнее, чтобы государство контролировало, что действующая система производит желаемый результат. Оцениваться должна не эффективность, а результативность.

2.5 Посредством СУБП поставщики обслуживания должны определять риски, касающиеся безопасности полетов, и управлять ими, а также контролировать повседневную деятельность по обеспечению безопасности полётов 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.

2.6 Государства обязаны иметь общее представление о характеристиках безопасности полетов, обеспечиваемых их системами гражданской авиации, гарантируя, при этом, принятие адекватных мер в отношении неприемлемых рисков. Но мне кажется, по сути всё правильно. Для этого требуется систематическое и комплексное применение принципов управления безопасностью полетов, как государствами, так и поставщиками обслуживания.

2.7 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 полётов с поставщиками обслуживания, но также поддерживать создание схем предоставления и обмена информацией о безопасности полётов между всеми заинтересованными сторонами. От этого зависит работа и СУБП, и ГосПБП.

3. СЛОЖИВШИЕСЯ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

3.1 Начиная с 1970-х годов, положения, требующие от государств создания систем сбора данных и передачи информации о безопасности полётов, были включены

в Приложения ИКАО и другие документы. Большинство из них касаются отраслевых систем передачи информации о безопасности полетов, за исключением положений, содержащихся в Приложении 13, которые фокусируются в частности на происшествиях и серьезных инцидентах.

3.2 В соответствии со статьей 37 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция), стандарты, касающиеся передачи информации о безопасности полетов, содержащиеся в существующих отдельных Приложениях, являются обязательными для государств. Правила аэронавигационного обслуживания (PANS) имеют статус отличный от статуса SARPS, однако государства обязаны публиковать новейшие списки существенных расхождений из документов, составляющих PANS, в своих Сборниках аэронавигационной информации, так как они в значительной мере дополняют соответствующие Приложения (Резолюция 38-11 Ассамблеи).

3.3 Все данные и информация о безопасности полетов, являющиеся релевантными по мнению государства, находятся в рамках 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.

3.4 Авиакомпании-эксплуатанты 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.

3.5 Государства признали значимость совокупной обезличенной информации о безопасности полетов, полученной от эксплуатантов для осуществления своей деятельности в рамках ГосПБП.

3.6 Ряд уполномоченных органов гражданской авиации 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.

3.7 Было признано, что определённая информация о безопасности полетов, исходящая из программы СУБП эксплуатанта, очень важна как для авиакомпании, так и для её сотрудников и, если необходимо, для их объединений и ассоциаций. Было также признано, что информация является чрезвычайно ценной для СУБП и ГосПБП в интересах поддержания или повышения уровня безопасности полетов.

3.8 Члены ИАТА озабочены тем, что государства могут обязать некоторые системы добровольного предоставления или автоматического сбора данных передавать информацию государству в обязательном порядке.

3.9 ИАТА в полной мере поддерживает передачу государствам в обезличенном формате информации, утвержденной в соответствии с установленными протоколами для обеспечения разделения данных отдельных авиаперевозчиков.

3.10 ИАТА признает и в полной мере поддерживает изменения в Приложении 19, расширяющие меры обеспечения безопасности данных и информации о безопасности полетов, а также их источников. ИАТА также признает, что некоторым государствам могут потребоваться годы, чтобы ввести данные положения в действие на уровне национального законодательства. Кроме того,

несмотря на подготовленные пояснения, сохраняется возможность ошибочной интерпретации SARPS, по обеспечению защиты информации, что ведёт к их несогласованному выполнению.

4. **ВЫВОДЫ**

4.1 ИАТА предлагает отрасли и государствам сотрудничать при разработке моделей системы сбора и обработки данных о безопасности полётов (ССОДБП), которые отвечают потребностям ГосПБП в отношении управления безопасностью полётов на государственном уровне; отвечают интересам авиакомпаний-эксплуатантов касательно использования информации из систем добровольного предоставления и автоматического сбора данных; соответствуют принципам защиты информации, как указано в Приложении 19.

— КОНЕЦ —