



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ**

**ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 35 повестки дня. Безопасность полетов и стандартизация в области аэронавигации**

**ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ  
В ЭЛЕКТРОННОМ ФОРМАТЕ**

(Представлено Аргентиной)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Глава 5 Приложения 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" к Чикагской конвенции определяет характерные особенности практики выдачи свидетельств авиационному персоналу, указывая при этом, что для их выдачи ведомства гражданской авиации (ВГА) используют первосортную бумагу или другой подходящий материал, включая пластиковые карточки, где указываются все сведения, упомянутые в п. 5.1.1.2 Приложения.

Цель настоящего рабочего документа заключается в стимулировании анализа возможности внедрить систему выдачи свидетельств авиационному персоналу в электронном формате. Эта новая система будет контролироваться путем применения защитных мер и специально разработанных устройств, имеющих доступ к базам данных и используемых каждым ВГА для такой цели.

В случае принятия Ассамблеей данного предложения следует инициировать соответствующие технические исследования и в конечном счете разработать предложение о поправке к Приложению 1.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

а) дать Совету необходимые указания в отношении проведения анализа возможности использования системы выдачи свидетельств авиационному персоналу в электронном формате с целью оценки ее преимуществ и недостатков и рассмотрения мер защиты, которые потребуются принять в случае внедрения данной системы;

б) при получении положительных результатов упомянутого анализа следует изменить Приложение 1 и внести в него необходимые поправки, касающиеся выдачи, внедрения и утверждения электронных свидетельств.

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

<sup>1</sup> Версии документа на английском и испанском языках представлены Аргентиной.

<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, о которой говорится в настоящем документе, будет осуществляться при условии выделения ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2017–2019 гг. и/или из внебюджетных поступлений
<i>Справочный материал</i>	Приложение 1 " <i>Выдача свидетельств авиационному персоналу</i> " Дос 9379, <i>Руководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу и управлению этой системой</i>

## 1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 Согласно статье 29 Чикагской конвенции, члены летного экипажа любого воздушного судна, занятого в международной авионавигации, должны иметь соответствующие свидетельства.

1.2 Первоначально, Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS), касающиеся выдачи свидетельств авиационному персоналу, были утверждены Советом ИКАО 18 апреля 1948 года путем принятия Приложения 1 к Чикагской конвенции, которое вступило в силу 15 сентября 1948 года.

1.3 Глава 5 Приложения 1 определяет все характерные особенности практики выдачи свидетельств авиационному персоналу. Так, в разделе 5.1.2 указывается, что используется первосортная бумага или другой подходящий материал, включая пластиковые карточки, где должны быть приведены необходимые сведения, касающиеся различных свидетельств или квалификационных удостоверений. Однако в документе отсутствует упоминание о введении защитных мер, нацеленных на исключение или воспрепятствование подделке свидетельства.

1.4 Сфера действия и значение свидетельства четко определяются в п. 1.2 документа Дос 9379 "*Руководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу и управлению этой системой*", где указывается, что свидетельство представляет собой документ, посредством которого выдающее его государство считает, что обладатель свидетельства подтвердил свой приемлемый в международном плане уровень квалификации. Кроме того, указывается, что такая квалификация является результатом внедрения надлежащих процессов отбора, инструктажа и обучения, а не только самого свидетельства, хотя оно является надежным подтверждением.

1.5 Однако ни в одном из упомянутых выше документов не рассматривается возможность выдачи свидетельств или удостоверений в электронном формате, который может содержать информацию, сверяемую и сопоставляемую с достоверными базами данных.

## 2. АНАЛИЗ

2.1 Хорошо известно, что после принятия Приложения 1 в мире произошли важные технологические изменения.

2.2 Приведенные в Приложении требования были действительно полезными для реализации целей, упомянутых в документе Дос 9379. Однако в нынешней среде высоких технологий и цифровых устройств, в которой функционирует авиация, существующая практика

означает повышенные расходы для национальных авиационных органов, не обязательно обеспечивая при этом улучшенный сервис ни для персонала, ни применительно к авиационному сообществу.

2.3 В этой связи, при сравнении документов в бумажном формате с документами в электронном формате последние демонстрируют заметное превосходство в том, что касается объема хранимых данных и, что более важно, уровня защищенности данных, поскольку в отношении электронных документов используется повышенная защита в сравнении с бумажными документами. Необходимо учитывать, что сегодня, благодаря технологическим достижениям, документы в бумажном формате могут легко подделываться любым лицом с минимальными навыками использования компьютеров. Помимо этого, применение бумаги или пластиковых карточек противоречит предпринимаемым государствами усилиям по уменьшению использования бумаги в интересах охраны окружающей среды.

2.4 Кроме того, вследствие быстрого совершенствования электронных систем документы в электронном формате стали наиболее универсальным и надежным инструментом решения различных задач в авиационной отрасли, которая постоянно развивается и требует внедрения соответствующих возможностей.

2.5 Даже хотя ИКАО не предусматривает выдачу свидетельств в электронном формате, поскольку такие возможности были неизвестны в момент принятия Приложения 1, она разрешает использовать электронные информационные устройства и данные, которые необходимы для выдачи свидетельств. В этом отношении, в п. 2.7.1: "Хранение конфиденциальных данных" документа Doc 9379 указывается, что для каждого сотрудника должно быть определено право доступа к различным документам в электронном или бумажном формате.

2.6 Коммерческая авиация располагает рядом ценных примеров, которые ясно показывают, что внедрение системы выдачи свидетельств в электронном формате позволит получить дополнительные преимущества, быстрее и эффективнее выполнять полеты, а также, прежде всего, значительно повысить авиационную безопасность и безопасность полетов.

2.7 Вероятно наиболее хорошо известными такими примерами являются электронные счета и электронные посадочные талоны. В данном случае, даже при продолжающемся хождении этих документов в бумажном формате, вся информация уже оцифрована и используется штрих-код посадочного талона, который сканируется при посадке пассажиров на борт воздушного судна (электронный формат).

2.8 Наконец, важно отметить, что выдача свидетельств в электронном формате приведет к снижению расходов государств и более эффективному обслуживанию пользователей, поскольку им не придется посещать административные офисы для инициирования и последующего отслеживания процесса выдачи; кроме того, свидетельства не будут доставляться почтой, а будут направляться пользователям по электронной почте. Все это приведет к более эффективным мерам защиты, уменьшая, тем самым, возможность подделки документов.