



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 30 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

ИНТЕРФЕЙС "ЧЕЛОВЕК – МАШИНА" ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

(Представлено Объединенными Арабскими Эмиратами)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Технология может вызвать возникновение риска и, если его должным образом не уменьшить, последствия могут быть катастрофическими в тех случаях, когда передовую технологию не понимают или неадекватно управляют ею.

Например, введение в эксплуатацию нового типа или новой модели воздушного судна по-прежнему является технической проблемой для государства, не являющего государством разработчика. Такие государства, как правило, имеют весьма ограниченные знания о продукции или методах обеспечения безопасности полетов в рамках своей юрисдикции. С точки зрения государства разработчика наличие таких данных, как данные о пригодности к эксплуатации (OSD), или отделы обслуживания проектов на местах (FSB) способствуют передаче необходимой обязательной подготовки персонала; однако, когда содержание/уровень такой обязательной подготовки не соответствует возникающему риску, может иметь место неопределенность или путаница, о чем свидетельствуют доклады, содержащиеся в некоторых отчетах о расследовании авиационных происшествий.

Несмотря на прогресс, достигнутый государствами, последствия недавних авиационных происшествий показывают, что необходимо добиться нечто большего.

Действия: Совету предлагается:

- a) поручить ИКАО упорядочить посредством Приложения или инструктивного материала процесс импорта нового воздушного судна, включая роли и обязанности каждого из участвующих в нем государств;
- b) поручить государству разработчика продолжить предоставление проектных данных, необходимых для определения уровня безопасности полетов, и обеспечить своевременную и беспрепятственную передачу информации о безопасной эксплуатации воздушных судов государству регистрации/государству эксплуатанта. Конфиденциальность и право интеллектуальной собственности должны гарантироваться, однако они не могут приводиться в качестве обоснования исключения в отношении раскрытия информации, имеющей важное значение для безопасности полетов;
- c) настоятельно призвать государства разработчиков согласовывать свои процедуры сертификации и технические требования кроме случаев, когда различия между ними не имеют важного значения для безопасности полетов.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов", "Аэронавигационный потенциал и эффективность" и "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Неприменимо

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Технология может вызвать возникновение риска и, если его должным образом не уменьшить, последствия могут быть катастрофическими.

1.2 Авиация в значительной степени зависит от технологии и человека и такое положение будет сохраняться на протяжении десятилетий, даже несмотря на развитие концепций искусственного интеллекта и машинного обучения в авиационном секторе.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Поскольку люди нередко являются последней надеждой при эксплуатации или обеспечении полетов воздушных судов, чрезвычайно важно, чтобы авиационный персонал был весьма гибким и компетентным в понимании машины и взаимодействия с ней.

2.2 Например, введение в эксплуатацию нового типа или новой модели воздушного судна по-прежнему является технической проблемой для государства, не являющего государством разработчика. Такие государства, как правило, имеют весьма ограниченные знания о продукции или методах обеспечения безопасности полетов в рамках своей юрисдикции. С точки зрения государства разработчика наличие таких данных, как данные о пригодности к эксплуатации (OSD), или отделы обслуживания проектов на местах (FSB) способствуют передаче необходимой обязательной подготовки персонала; однако, когда содержание/уровень такой обязательной подготовки не соответствует возникающему риску, может иметь место неопределенность или

путаница, о чем свидетельствуют доклады, содержащиеся в некоторых отчетах о расследовании авиационных происшествий.

2.3 В этой связи важно, чтобы:

- a) государства регистрации и государства эксплуатантов были инструктированы и могли задавать правильные вопросы и получать правильные ответы от изготовителя комплектного оборудования (ОЕМ) и государств разработчиков, с тем чтобы они могли обеспечивать эксплуатацию воздушных судов;
- b) эксплуатанты воздушных судов также были инструктированы при включении новой модели воздушного судна в свой самолетный парк. Когда воздушное судно является совершенно новым, этот процесс может быть более простым и плавным по сравнению с ситуацией с подержанным воздушным судном, при которой получить непосредственную поддержку со стороны OEM или государства разработчика может быть нелегко;
- c) государства разработчиков определили совместный подход к подтверждению или признанию способности государств выполнять свои функции, а также обеспечили постоянное поступление информации к государству регистрации и государству эксплуатанта в любое время (например, сертификационных данных или документов, или сведений о состоянии отчета об авиационном происшествии/инциденте);
- d) нормы летной годности, сертификационный базис, методы и процедуры сертификации были согласованы в целях уменьшения риска наличия смешанного парка конструкций типа у одного и того же эксплуатанта воздушных судов и/или государства; например, одинаковая модель воздушного судна может быть включена в один и тот же парк эксплуатанта с конструкцией типа Федерального авиационного управления (ФАУ) и конструкцией типа Агентства по безопасности полетов Европейского союза (EASA).

— КОНЕЦ —