



A37-WP/332
TE/162
1/10/10

АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ
ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА
ПО
ПУНКТУ 25 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал по пункту 25 повестки дня представляется для рассмотрения Технической комиссией.

Пункт 25 повестки дня. Деятельность по итогам Конференции высокого уровня по безопасности полетов (2010)

25.1 Выполнение рекомендаций Конференции высокого уровня по безопасности полетов (2010)

25.1.1 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/74, представленный Советом и содержащий доклад о действиях, предпринятых во исполнение рекомендаций, подготовленных Конференцией высокого уровня по безопасности полетов (HLSC 2010). В упомянутом рабочем документе содержится информация о результатах каждого вида деятельности и этапы их реализации, а также их финансовые последствия.

25.1.2 Все выступавшие по данному вопросу делегаты поддержали действия, предпринятые Советом. Многие делегаты подчеркнули важность разработки нового приложения по безопасности полетов и отметили, что их государства готовы принять участие в его разработке.

25.1.3 Рассмотрев информацию, содержащуюся в документе A37-WP/74, Комиссия одобрила Декларацию, выводы и рекомендации HLSC 2010 и действия, предпринятые по ним Советом и Аэронавигационной комиссией.

25.2 Инициативы в области безопасности полетов, вызванные недавними авиационными происшествиями

25.2.1 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/73, представленный Генеральным секретарем и содержащий доклад о действиях, предпринятых по рекомендациям, сформулированным Конференцией HLSC 2010 по вопросу 3.2 повестки дня (Инициативы в области безопасности полетов, вызванные недавними авиационными происшествиями). В этих рекомендациях рассматриваются три основных вопроса: более полный доступ к полетным данным, необходимым для обеспечения проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов; улучшение наблюдения, мониторинга полетов и связи с воздушными судами, выполняющими полеты в океанических/удаленных районах, включая обеспечение своевременного и надлежащего проведения поисково-спасательных операций в районах поиска; и пересмотр существующих требований к действиям в кабине экипажа, контрольным картам и формулировкам стандартных эксплуатационных правил.

25.2.2 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/245, представленный Межгосударственным авиационным комитетом (МАК), о внедрении непрерывной передачи данных с борта воздушного судна по каналам спутниковой связи для обеспечения доступа к данным при поиске воздушных судов в интересах расследования и предотвращения авиационных происшествий. В документе Ассамблее предлагается поддержать данную концепцию и предложить ИКАО разработать соответствующие SARPS.

25.2.3 Была высказана широкая поддержка действиям, предпринятым Советом по рекомендации HLSC 2010 по данному вопросу. Одна делегация высказала озабоченность в связи с запланированными на 2018 год датами начала применения усовершенствованных подводных приводных маяков (ППМ) и предложила 2015 год в качестве даты начала применения. Другая делегация поддержала в принципе данную меру, однако подчеркнула, что разработка SARPS

должна осуществляться в соответствии с принципами управления безопасностью полетов и основываться на оценке риска.

25.2.4 Комиссия приняла к сведению доклад, одобрила содержащуюся в нем запланированную деятельность ИКАО и настоятельно рекомендовала государствам и другим заинтересованным сторонам принимать меры, предусмотренные в рекомендациях. Она также попросила Совет принять во внимание предложения, содержащиеся в документе WP/245, сделанные замечания по дате начала применения SARPS по ППП, возможность ускорения работы и необходимость следования основанному на оценке риска подходу.

25.3 **Обмен информацией о безопасности полетов**

25.3.1 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/60, представленный Советом и содержащий в виде проекта резолюции Ассамблеи предложение об установлении ряда принципов высокого уровня для разработки кодекса поведения в отношении обмена информацией о безопасности полетов и ее использования во исполнение рекомендации 2/3 HLSC 2010.

25.3.2 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/81, представленный Бельгией от имени Европейского союза и его государств-членов и другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛЕМ. В документе изложено мнение Европы относительно приоритетных направлений деятельности ИКАО с уделением особого внимания выводам HLSC 2010. В документе также содержится предложение о резолюции Ассамблеи по вопросу прозрачности и более подробно рассматриваются рекомендации HLSC в отношении нового приложения по управлению безопасностью полетов в государствах, квалификации авиационного персонала и безопасности операций на ВПП.

25.3.3 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/103, представленный Соединенными Штатами Америки, о прозрачности данных о безопасности полетов, в котором подчеркивается важность для ИКАО предоставлять пассажирам в соответствующей форме список государств, в которых имеются значительные проблемы в области безопасности полетов (SSC). В этом документе также содержится просьба к ИКАО размещать результаты УППКБП в более наглядном месте на веб-сайте ИКАО с четким разъяснением значения этих результатов, с тем чтобы пассажиры могли принимать обоснованные решения относительно выполнения поездок.

25.3.4 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/122, представленный Австралией, о круге полномочий многодисциплинарной группы по положениям о защите информации. В документе содержится ряд принципов и предлагается принять их во внимание при разработке круга полномочий многодисциплинарной группы.

25.3.5 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/124, представленный АКГА от имени 53 африканских государств, о принципах кодекса поведения. В этом документе предлагается применять кодекс поведения к каждому юридическому лицу и подчеркивается, что он должен включать положения о характере, сфере применения информации о безопасности полетов и методах обмена такой информацией, а также уровни доступа к информации и цели, для которых информация может быть использована.

25.3.6 В ходе состоявшейся дискуссии внимание уделялось двум основным вопросам: предоставлению информации населению, с тем чтобы пассажиры могли принимать обоснованные решения относительно выполнения поездок, и разработке в ИКАО кодекса поведения в отношении использования информации о безопасности полетов и обмена ею.

25.3.7 Что касается предоставления информации населению, то ряд делегатов напомнили о том, что Конференция HLSC 2010 просила Совет ИКАО изучить вопрос о том, как SSC можно было бы предоставлять населению в удобной форме, и призвала его предпринять своевременные действия по данному вопросу. Другие делегаты, поддерживая принцип большей открытости, вместе с тем считали, что ИКАО следует действовать осторожно, с тем чтобы избежать непредвиденных негативных последствий. Комиссия согласилась с тем, что данный вопрос необходимо рассмотреть в комплексе в группах, которые будут созданы для принятия решений по различным аспектам вопроса использования, защиты информации о безопасности полетов и обмена ею.

25.3.8 Была продемонстрирована единодушная поддержка разработки кодекса поведения в отношении обмена информацией. Однако имели место расхождения во мнениях относительно сферы применения и характера кодекса. Председатель, отметив, что данный вопрос невозможно разрешить в рамках отведенного Технической комиссии времени, предложил следующий курс действий, с которым согласилась Комиссия:

- a) Комиссия представляет для принятия пленарным заседанием приведенную ниже резолюцию;
- b) все документы и результаты дискуссий, касающиеся данного вопроса, которые были представлены на данной Ассамблее и во время Конференции высокого уровня по безопасности полетов 2010 года, следует предоставить в распоряжение специальной группы, разрабатывающей кодекс поведения, а также Совету при принятии кодекса поведения.

РЕЗОЛЮЦИЯ, ПОДГОТОВЛЕННАЯ ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИЕЙ И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ АССАМБЛЕЕЙ

Резолюция 25/1. Принципы кодекса поведения в отношении обмена информацией о безопасности полетов и ее использования

Ассамблея,

принимая во внимание, что государства-члены несут как коллективную, так и индивидуальную ответственность за обеспечение безопасности полетов международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что Конвенция и Приложения к ней составляют правовые и эксплуатационные рамки, на основе которых государства-члены могут строить систему обеспечения безопасности полетов гражданской авиации, базирующуюся на взаимном доверии и признании и требующую, чтобы все государства-члены выполняли свои обязательства по

внедрению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и адекватному осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов,

напоминая, что взаимное доверие между государствами, а также уверенность общественности в безопасности воздушных перевозок зависят от доступа к адекватной информации, касающейся внедрения международных SARPS,

напоминая, что транспарентность и обмен такой информацией являются основными принципами безопасной авиатранспортной системы и что одна из целей обмена информацией заключается в обеспечении последовательного, основанного на фактах и транспарентного реагирования на проблемы безопасности полетов на уровне государств и на глобальном уровне,

признавая, что располагаемая отдельными государствами, авиационной отраслью и авиационными организациями информация о безопасности полетов, касающаяся существования эксплуатационных опасностей, может давать ясное представление о существующих и возникающих рисках и предоставлять возможность для своевременного вмешательства в целях повышения уровня безопасности полетов, если осуществляется обмен такой информацией и по ней предпринимаются коллективные действия,

признавая необходимость разработки принципов конфиденциальности и транспарентности в целях обеспечения надлежащего, беспристрастного и последовательного использования информации о безопасности полетов исключительно в целях повышения уровня безопасности полетов, а не в ненадлежащих целях, включая получение экономических преимуществ,

учитывая, что использование такой информации в целях, не связанных с безопасностью полетов, может препятствовать предоставлению такой информации с негативными последствиями для безопасности полетов,

1. *порукает* Совету разработать кодекс поведения в отношении обмена информацией о безопасности полетов и ее использования на основе принципов, которые, в числе прочих, включают следующее:

- a) государства-члены будут собирать и обмениваться актуальной и надлежащей информацией о безопасности полетов в целях эффективного выполнения своих индивидуальных и коллективных обязанностей по обеспечению безопасности полетов международной гражданской авиации;
- b) государства-члены будут использовать информацию о безопасности полетов в целях оказания содействия обеспечению выполняемых под их контролем операций в полном соответствии с действующими SARPS и другими правилами;
- c) государства-члены, авиационная отрасль и авиационные организации будут обеспечивать, чтобы совместная информация о безопасности полетов использовалась надлежащим, беспристрастным и последовательным образом исключительно в целях повышения уровня безопасности полетов;

- d) государства-члены будут проявлять осторожность при раскрытии информации, учитывая в равной степени необходимость обеспечения транспарентности и возможность того, что раскрытие информации может воспрепятствовать предоставлению такой информации в будущем;
- e) государства-члены, получающие информацию о безопасности полетов от другого государства, будут давать согласие на обеспечение уровня конфиденциальности и применение принципов раскрытия информации, аналогичных используемым государством, подготовившим такую информацию.

25.4 Разработка SARPS ИКАО

25.4.1 Комиссия рассмотрела представленный Новой Зеландией документ A37-WP/114, в котором содержится предложение о необходимости проведения оценок последствий при разработке новых SARPS. В этом документе представлен проект резолюции Ассамблеи ИКАО, в котором во исполнение рекомендации Конференции HLSC по данному вопросу предлагается ввести процесс оценки нормативных последствий, предусматривающий разъяснение и документальное оформление содержания и обоснования предлагаемых новых SARPS.

25.4.2 Все делегации, выступившие по данному вопросу, в принципе поддержали документ A37-WP/114, однако ряд из них, отмечая значительные усилия, требующиеся для разработки надежного процесса оценки последствий, предложили использовать поэтапный подход к реализации. Было также отмечено, что Совет, предпринимая действия по рекомендации Конференции HLSC, поручил Аэронавигационной комиссии представить в ходе 1-й сессии 2011 года результаты исследования возможности реализации данного предложения. Это исследование активно проводится, и его результаты будут рассмотрены Аэронавигационной комиссией в ходе осенней сессии 2010 года.

25.4.3 В свете проведенной дискуссии и действий, уже предпринятых Советом по данному вопросу, Комиссия согласилась с тем, чтобы вместо принятия резолюции оставить данный вопрос на усмотрение Совета, поскольку именно он имеет все возможности для принятия решения относительно возможного наилучшего распределения ИКАО своих ресурсов для оказания поддержки этому процессу с учетом конкурирующих потребностей Организации и результатов исследования по данному вопросу.

25.5 Информационные документы

25.5.1 Комиссия также приняла к сведению следующие информационные документы:

A37-WP/140, представленный Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА), в котором Ассамблея информируется о прогрессе, достигнутом африканскими государствами в области безопасности полетов;

A37-WP/289, представленный Австралией и посвященный некоторым аспектам "справедливой культуры";

A37-WP/313, представленный Международным советом аэропортов (МСА) по вопросу безопасности аэропортов;

A37-WP/315, представленный Соединенными Штатами Америки по вопросу перспектив реализации Соединенными Штатами Америки рекомендаций Конференции HLSC 2010: предложение об эффективном реагировании на выявленные проблемы в области безопасности полетов.