



A37-WP/394
P/58
5/10/10

АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ДОКЛАД ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ПО ПУНКТУ 25 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлено председателем Технической комиссии)

Прилагаемый доклад по пункту 25 повестки дня утвержден Технической комиссией. Резолюция 25/1 рекомендуется для принятия пленарным заседанием.

Примечание. После изъятия данного титульного листа настоящий документ следует поместить в соответствующее место в папку доклада.

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 подводных приводных маяков (ППР) с увеличенными сроками службы и дальностью действия и предложила 2015 год в качестве даты

начала применения. Другая делегация поддержала в принципе данную меру, однако подчеркнула, что разработка SARPS должна осуществляться с учетом принципов управления безопасностью полетов, включая проведение оценки рисков, и SARPS должны быть всеобъемлющими, технически осуществимыми и общеприменимыми.

25.2.4 Что касается передачи полетных данных, то было предложено, чтобы Совет также изучил возможность полного использования в ближайшей перспективе существующих технологий, а также рассмотрел вопросы модернизации.

25.2.5 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 транспарентности 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 транспарентности 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, Revision 1, 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. Африканские государства также заявили о своей заинтересованности в участии в работе целевой группы, которая будет создана для разработки кодекса поведения.

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, что HLSC 2010 просила Совет ИКАО изучить вопрос о том, как SSC могли бы доводиться до сведения населения в доступной форме, и призвала принять своевременное решение по этому вопросу. Другие делегаты, поддержав принцип большей открытости, считали, что ИКАО следует действовать осторожно, чтобы избежать непредвиденных отрицательных последствий. Следует напомнить, что рекомендация 2/3 HLSC 2010 была одобрена Советом ИКАО и принята к исполнению.

25.3.8 Была выражена единодушная поддержка разработки кодекса поведения в отношении обмена информацией. Однако высказывались разные мнения по поводу сферы применения и характера кодекса. Было достигнуто общее мнение, что в силу нехватки времени в Технической комиссии резолюции по этому вопросу приниматься не будет. Поэтому Секретариат предложил, чтобы эта тема была рассмотрена целевой группой по кодексу поведения, которая должна быть создана в следующем месяце. Кодекс поведения, касающийся использования и обмена информацией о безопасности полетов, будет разработан в первоочередном порядке.

25.3.9 Поэтому Комиссия предлагает пленарному заседанию для принятия следующую резолюцию и предлагает, чтобы все документы и результаты обсуждения, касающиеся этой темы, которые были представлены на этой Ассамблеи и в ходе Конференции высокого уровня по безопасности полетов, были переданы в распоряжение Целевой группы по разработке Кодекса поведения.

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, авиационная отрасль и авиационные организации 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 упоминается о соответствующей рекомендации Конференции генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в области безопасности полетов (2006). В нем представлен проект резолюции Ассамблеи, в котором во исполнение рекомендации Конференции HLSC по данному вопросу ИКАО предлагается ввести процесс оценки нормативных последствий, предусматривающий разъяснение и документальное оформление содержания и обоснования предлагаемых новых SARPS. Предлагаемый процесс предусматривает сведение воедино и кодификацию принципов и практики в ИКАО. Однако эта резолюция не получила необходимой для принятия поддержки.

25.4.2 Несколько государств предположили, что предпочтительным может быть использование поэтапного подхода, например:

- Этап 1. SARPS представляются вместе с изложением проблемы и определенными относящимися к делу данными о безопасности полетов и результатами анализа;
- Этап 2. SARPS выпускаются с простой оценкой рисков, в которой дается краткий анализ проблемы, указываются рассмотренные варианты, влияние на безопасность полетов и приводится качественное сравнение вариантов;
- Этап 3. SARPS выпускаются с полной оценкой влияния рисков, включая анализ проблемы, имеющиеся варианты, влияние на безопасность полетов и финансовые последствия и качественное сравнение имеющихся вариантов.

25.4.4 Принимая во внимание ход дискуссии, рекомендации Конференции генеральных директоров по глобальной стратегии в области безопасности полетов (2006) и Конференции высокого уровня (2010) по данному вопросу, а также действия, уже предпринятые Советом по данному вопросу, Комиссия согласилась с тем, что:

- a) когда предлагаются новые SARPS, необходимо проводить оценку последствий;

- b) Совету следует продолжить работу над исследованием возможности реализации и, опираясь на результаты этого исследования, решить, как ИКАО могла бы наилучшим образом выделить ресурсы на поддержку процесса оценки последствий.

25.5 Информационные документы были представлены Австралией (A37-WP/289), Соединенными Штатами Америки (A37-WP/315), Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) (A37-WP/140) и Международным советом аэропортов (МСА) (A37-WP/313).

– КОНЕЦ –