

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 46 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

**ВАЖНАЯ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ИНФОРМАЦИЯ,
КАСАЮЩАЯСЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

При рассмотрении вопросов дальнейшего успешного и безопасного развития коммерческого воздушного транспорта необходимо учитывать не только аспекты безопасной эксплуатации его компонентов, но также и риски, связанные с незаконным вмешательством в его деятельность. Коммерческая авиация по-прежнему является объектом злонамеренных действий, и организациям по надзору в сфере гражданской авиации необходимо осуществлять проактивный подход к выявлению тех мест, где можно устранить или смягчить ненужные риски. Особую обеспокоенность вызывает важная с точки зрения безопасности информация, касающаяся уязвимых мест в конструкции воздушных судов. Поскольку государству разработчика может потребоваться внести обязательные модификации в конструкцию воздушного судна, оно обязано довести эту информацию до сведения государств регистрации. Некоторые из этих модификаций могут носить конфиденциальный характер, поскольку они могут раскрыть уязвимые места в конструкции воздушного судна, и разглашение такой информации может создать опасность для воздушного судна. Соединенные Штаты Америки хотели бы, чтобы Договаривающиеся государства и ИКАО пришли к консенсусу относительно защиты такой информации и использования надлежащих средств ее передачи одним полномочным органом другому.

Действия: Ассамблее предлагается рекомендовать ИКАО рассмотреть SARPS с точки зрения обеспечения обязательной защиты информации о сохранении летной годности, содержащей важные с точки зрения безопасности сведения.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью А
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Приложение 8 Приложение 17

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Авиация во все большей степени приобретает черты транснационального предприятия, и ее дальнейшее развитие зависит от сотрудничества и общения между множеством национальных организаций по надзору, международных организаций и партнеров по отрасли, имеющих отношение к авиационной деятельности. Положение в области безопасности постоянно улучшается, и, благодаря существованию таких санкционированных ИКАО программ, как Государственная программа по безопасности полетов (ГосПБП) и система управления безопасностью полетов (СУБП), функционируют механизмы обеспечения безопасной эксплуатации воздушных судов в рамках международной системы.

1.2 Аналогично тому, как и в случае с факторами риска, которые могут сказываться на безопасности *полетов* воздушных судов, международное сообщество должно стремиться к минимизации тех рисков, которые влияют на *авиационную* безопасность при эксплуатации воздушных судов. Соединенные Штаты Америки добиваются консенсуса относительно стандартизированного подхода к передаче обязательной информации о сохранении летной годности, которая содержит важные с точки зрения авиационной безопасности сведения, для обеспечения того, чтобы не предотвратить преждевременное обнародование таких сведений, которое может идти во вред авиационной безопасности. Для обеспечения последовательного и стандартизированного подхода к передаче такой информации рекомендуется, чтобы ИКАО отразила его в Стандартах и Рекомендуемой практике (SARPS) и соответствующем инструктивном материале.

1.3 Государства разработчика обязаны направлять обязательную информацию о сохранении летной годности государствам регистрации. В некоторых случаях обязательная информация о сохранении летной годности может касаться конструктивных аспектов или эксплуатационных ограничений, которые могут служить фактором риска с точки зрения авиационной безопасности; это означает, что обнародование такой специфической информации может сделать воздушное судно объектом актов незаконного вмешательства. Воздушные суда, которых может касаться обязательная информация о сохранении летной годности, содержащая важные с точки зрения авиационной безопасности сведения, могут находиться в реестре многих государств, поэтому вероятность преждевременного разглашения такой информации увеличивается.

2. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1 В Приложении 8 "*Летная годность воздушных судов*" ИКАО содержатся инструктивные указания, касающиеся обязанности государств сообщать о проблемах безопасности полетов, выявленных в конструкции воздушных судов или при их эксплуатации, и устранять эти проблемы.

2.2 **Государство разработчика** "передает каждому Договаривающемуся государству, которое согласно п. 4.2.3 а) уведомило государство разработчика о том, что оно занесло данное воздушное судно в свой реестр, и любому другому Договаривающемуся государству по его просьбе любые общеприменимые сведения, которые оно считает необходимыми для сохранения летной годности воздушного судна, включая двигатели и воздушные винты в соответствующих случаях, и для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна (в дальнейшем именуемые "обязательной информацией о сохранении летной годности")...".

2.3 **Государство регистрации** "по получении от государства разработчика обязательной информации о сохранении летной годности непосредственно одобряет обязательную информацию или оценивает полученную информацию и предпринимает соответствующие действия".

2.4 Приложение 17 *"Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства"* содержит Стандарты, которые должны быть установлены для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, которые определяются как "акты или попытки совершения актов, создающие угрозу безопасности гражданской авиации и воздушного транспорта". Далее в этом Приложении содержится требование о том, что "каждое Договаривающееся государство устанавливает и вводит надлежащую защиту и определяет порядок работы с закрытой информацией о безопасности, предоставленной другими Договаривающимися государствами, или с закрытой информацией о безопасности, которая затрагивает интересы других Договаривающихся государств в сфере безопасности, с целью не допустить ненадлежащего использования или разглашения такой информации".

2.5 Обычно для устранения конструктивных недостатков государство разработчика направляет обязательную информацию о сохранении летной годности, используя для этого директивы по летной годности, и эта информация обычно делается максимально доступной, с тем чтобы обеспечить принятие необходимых мер для исправления опасного положения. С точки зрения возможных соображений авиационной безопасности это противоречит желаемому направлению действий. Существующие инструктивные указания ИКАО в Приложении 8 предписывают направление обязательной информации о сохранении летной годности, а Приложение 17 обязует Договаривающиеся государства вводить надлежащую защиту информации о безопасности. Во избежание возникновения ненужных рисков с точки зрения безопасности, вызванной разной интерпретацией Стандартов Приложений 8 и 17, Соединенные Штаты Америки хотели бы, чтобы ИКАО выпустила четкие инструктивные указания, содержащие стандартизированный порядок передачи информации о сохранении летной годности, содержащей важные с точки зрения безопасности сведения, и работы с ней.

2.6 Необходимость установления стандартизированного порядка вытекает из недавних Директив по летной годности, выпущенных Соединенными Штатами Америки для устранения конструктивных недостатков, связанных с авиационной безопасностью. Распространение обязательной информации о сохранении летной годности, содержащей важные с точки зрения безопасности сведения, должно находиться под контролем до тех пор, пока недостатки не будут устранены. Некоторые государства уже ввели порядок передачи информации об угрозах безопасности и их устранении; однако разработка такого порядка велась в основном автономно. В отсутствие стандартизированных инструктивных указаний такие автономные системы не являются средством, обеспечивающим положение, при котором уязвимые с точки зрения безопасности места будут устраняться на воздушных судах всемирного парка до обнаружения данных.

2.7 Существует необходимость принятия стандартного порядка предпринятия действий по обязательной информации о сохранении летной годности, содержащей важные с точки зрения безопасности сведения. Представляя данный рабочий документ, Соединенные Штаты Америки рекомендуют ИКАО рассмотреть SARPS ИКАО с учетом вопросов, связанных с обязательной информацией о сохранении летной годности, содержащей важные с точки зрения безопасности сведения.

3. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

3.1 Международное сообщество должно на основе сотрудничества определить, как уменьшить риск безопасности за счет использования стандартизированного порядка выпуска обязательной информации о сохранении летной годности, которая содержит важные с точки зрения безопасности сведения.

3.2 В Соединенных Штатах Америки приняты меры к созданию механизма контроля распространения обязательной информации о сохранении летной годности, содержащей важные с точки зрения безопасности сведения. Фактическое уведомление с обязательной информацией о сохранении летной годности, содержащей важные с точки зрения безопасности сведения, направляется установленному кругу "доверенных" лиц с соблюдением элементов безопасности (т. е. контроль документов, электронная почта с криптографической защитой, использование паролей). Вариант директивы по летной годности, содержащей фактическое уведомление, не публикуется, осуществляется только предварительная координация с соответствующими эксплуатантами и рассылается уведомление авиационным полномочным органам, в национальный реестр которых включены затрагиваемые воздушные суда. Все заинтересованные стороны просят рассматривать этот вариант директивы по летной годности в качестве конфиденциального и разглашать его только тем лицам, которым это требуется по служебной необходимости. После того как требования директивы по летной годности выполнены, в Федеральном регистре Соединенных Штатов Америки публикуется ее краткий вариант.

3.3 Коммерческая авиация является объектом злонамеренных действий. Любая информация, связанная с конструкцией воздушных судов, которая может быть намеренно использована для вмешательства в безопасную эксплуатацию воздушного судна, должна быть защищена от ненадлежащего использования и доводиться только до заинтересованных сторон.

3.4 В отсутствие стандартизированного механизма передачи и защиты такой информации растет опасность того, что она может быть использована для совершения актов незаконного вмешательства.

4. ВЫВОД

4.1 Современная система воздушного транспорта представляет собой взаимосвязанную структуру, состоящую из процессов, систем и практических мер, и в ее рамках необходимо предусмотрительно интегрировать системные компоненты для устранения различных факторов риска. Несмотря на то, что обязательная информация о сохранении летной годности предназначена для устранения возможных рисков безопасности полетов, передача такой информации, содержащей важные с точки зрения безопасности сведения, международному сообществу может потенциально создавать риски безопасности.

4.2 ИКАО следует при содействии государств, обладающих опытом в этой области, разработать стандартизированный механизм передачи такой информации заинтересованным государствам. Согласно существующим инструктивным указаниям ИКАО в Приложении 8 государства просят направлять обязательную информацию о сохранении летной годности, а Приложением 17 предусматривается обеспечение защиты определенной информации, связанной с безопасностью. Соединенные Штаты Америки хотели бы, чтобы эти инструктивные указания были увязаны с положениями Приложения 8, с тем чтобы обеспечить последовательность с точки

зрения обязанностей государств по защите обязательной информации о сохранении летной годности, содержащей важные с точки зрения безопасности сведения.

4.3 Соединенные Штаты Америки просят Ассамблею включить исследование по данному вопросу в программу работы ИКАО на следующий трехлетний период.

— КОНЕЦ —