



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Тел.: +1-514-954-8219, доб. 6220

Ref.: AN 8/3.1-16/16

4 апреля 2016 года

Содержание: принятие поправки 1 к Приложению 19

Требуемые действия: а) уведомить о любом несогласии до 11 июля 2016 года; b) уведомить о любых различиях и соблюдении до 7 октября 2019 года; c) рассмотреть возможность использования электронной системы представления информации о различиях (EFOD) для уведомления о различиях и соблюдении

1. Имею честь сообщить, что 2 марта 2016 года на 8-м заседании своей 207-й сессии Совет принял поправку 1 к *Международным стандартам и Рекомендуемой практике "Управление безопасностью полетов"* (Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации). Тексты поправки и резолюции о принятии имеются в виде дополнений к электронной версии данного письма государствам в ICAO-NET (<http://portal.icao.int>), где вы можете ознакомиться со всей другой относящейся к делу информацией.

2. Принимая упомянутую поправку, Совет установил 11 июля 2016 года в качестве даты вступления ее в силу, за исключением любой части поправки, в отношении которой большинство Договаривающихся государств заявит о своем несогласии до этой даты. Кроме того, Совет постановил, что поправка 1 в том объеме, в каком она вступит в силу, начнет применяться с 7 ноября 2019 года. В июле 2017 года после публикации 4-го издания *Руководства по управлению безопасностью полетов (РУБП)* (Doc 9859) планируется до конца года обновить вопросы протокола (ВП), касающиеся управления безопасностью полетов, Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), первоначально опубликованные в ноябре 2014 года. Начало деятельности по мониторингу с использованием ВП, касающихся управления безопасностью полетов, отложено до января 2018 года.

3. Поправка 1 вытекает из предложений, подготовленных 1-м совещанием Группы экспертов по управлению безопасностью полетов (SMP/1) совместно с 14-м совещанием Рабочей группы полного состава Группы экспертов по летной годности (AIRP/WG/WHL/14) и Целевой группой по защите информации о безопасности полетов (SIP TF). Поправка основана на существующих в Приложении 19 принципах, которые подверглись некоторой реструктуризации в целях упрощения процесса эффективного внедрения, и предусматривает:

- a) совершенствование положений государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП), объединенной с критическими элементами (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (ГКБП). Согласно рекомендации Второй Конференции высокого уровня по безопасности полетов (HLSC 2015), предлагаемая поправка обеспечивает очевидность восьми критических элементов государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и подчеркивает их роль как основы ГосПБП;
- b) совершенствование положений системы управления безопасностью полетов (СУБП);
- c) распространение сферы применения СУБП на организации, отвечающие за разработку типа и/или изготовление двигателей и воздушных винтов;
- d) обновление положений, касающихся защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников.

4. Вопросы, рассматриваемые в поправке, указаны в поправке к предисловию к Приложению 19, копия которой представлена в дополнении А.

5. В соответствии с резолюцией о принятии прошу вас:

- a) до 11 июля 2016 года сообщить мне, намерено ли ваше правительство заявить о несогласии с какой-либо частью принятых изменений к Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) в рамках поправки 1, используя для этой цели форму, приведенную в дополнении В. Просьба принять к сведению, что представлять следует только заявления о несогласии и что непредставление вами ответа будет рассматриваться как согласие с поправкой;
- b) до 7 октября 2019 года сообщить мне о следующем, пользуясь электронной системой представления информации о различиях (EFOD) или приведенной в дополнении С формой:
 - 1) о любых различиях, которые будут иметь место на 7 ноября 2019 года между национальными правилами или практикой вашего правительства и положениями Приложения 19 в целом с учетом всех поправок, включая поправку 1, а впоследствии – о любых других различиях, которые могут возникнуть;
 - 2) дату или даты, к которым ваше правительство обеспечит выполнение положений Приложения 19 в целом с учетом всех поправок, включая поправку 1.

6. Относительно просьбы, указанной в п. 5 а) выше, следует иметь в виду, что заявление о несогласии с поправкой 1 или любой ее частью в соответствии со статьей 90 Конвенции не является уведомлением о различиях в соответствии со статьей 38 Конвенции. Для выполнения последнего положения требуется представить отдельное заявление, если какие-либо различия будут иметь место, в соответствии с п. 5 b) 1). В этой связи следует отметить, что Международные стандарты, содержащиеся в Приложениях, имеют условную обязательную силу в той их части, в

отношении которой заинтересованное(ые) государство или государства не уведомили о каких-либо различиях в соответствии со статьей 38 Конвенции.

7. Относительно просьбы, указанной в п. 5 b) выше, следует также иметь в виду, что Ассамблея ИКАО на своей 38-й сессии (24 сентября – 4 октября 2013 года) рекомендовала государствам-членам использовать систему EFOD для уведомления ИКАО о различиях (см. резолюцию A38-11). В настоящее время система EFOD размещена на защищенном сайте Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) (<http://www.icao.int/usoap>), и доступ к ней обеспечивается всем государствам-членам. Вам предлагается рассмотреть возможность использования этой системы для уведомления о соблюдении и различиях.

8. Указания относительно выявления различий и представления о них сведений приведены в памятке об уведомлении о различиях, содержащейся в дополнении D. Просьба иметь в виду, что подробного повторения ранее представленных различий, если они продолжают иметь место, можно избежать, заявив о том, что эти различия в настоящее время сохраняются.

9. Буду признательна, если один экземпляр ваших уведомлений, упомянутых в п. 5 b) выше, вы также направите в аккредитованное при вашем правительстве региональное бюро ИКАО.

10. На 5-м заседании своей 204-й сессии Совет поручил представлять государствам при уведомлении их о принятии поправки к Приложениям информацию о внедрении и имеющийся инструктивный материал вместе с результатами оценки последствий. Эти материалы представлены для сведения соответственно в дополнениях E и F.

11. Заменяющие страницы, включающие поправку 1, будут направлены вам в возможно кратчайшие сроки после вступления поправки в силу 11 июля 2016 года.

Примите уверения в моем самом высоком уважении.



Фан Лю

Генеральный секретарь

Приложения:

- A. Поправка к предисловию Приложения 19.
- B. Форма уведомления о несогласии с поправкой 1 к Приложению 19 в целом или с ее частью.
- C. Форма уведомления о соблюдении положений поправки 1 к Приложению 19 или о различиях с ними.
- D. Памятка об уведомлении о различиях.
- E. Перечень задач по внедрению и описание инструктивного материала, касающихся поправки 1 к Приложению 19.
- F. Оценка последствий, касающаяся поправки 1 к Приложению 19.

ДОПОЛНЕНИЕ А к письму государствам AN 8/3.1-16/16

ПОПРАВКА К ПРЕДИСЛОВИЮ ПРИЛОЖЕНИЯ 19

Добавить в конце таблицы А приводимый ниже текст:

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос(ы)</i>	<i>Даты принятия/ утверждения, вступления в силу, начала применения</i>
1	1-е совещание Группы экспертов по управлению безопасностью полетов (SMP/1) совместно с 14-м совещанием Рабочей группы полного состава Группы экспертов по летной годности (AIRP/WG/WHL/14) и Целевой группой по защите информации о безопасности полетов (SIP TF)	Поправка касается положений, связанных с дальнейшей разработкой положений об управлении безопасностью полетов, и положений, поддерживающих распространение положений о системе управления безопасностью полетов (СУБП) на организации, отвечающие за разработку типа и/или изготовление двигателей и воздушных винтов	2 марта 2016 года 11 июля 2016 года 7 ноября 2019 года

ДОПОЛНЕНИЕ В к письму государствам AN 8/3.1-16/16

**УВЕДОМЛЕНИЕ О НЕСОГЛАСИИ С ПОПРАВКОЙ 1
К ПРИЛОЖЕНИЮ 19 В ЦЕЛОМ ИЛИ С ЕЕ ЧАСТЬЮ**

Кому: The Secretary General
International Civil Aviation Organization
999 Robert-Bourassa Boulevard
Montréal, Québec
Canada H3C 5H7

(Государство) _____ настоящим выражает несогласие со следующими частями поправки 1 к Приложению 19:

Подпись _____

Дата _____

ПРИМЕЧАНИЯ:

- 1) Если вы намереваетесь уведомить о несогласии с поправкой 1 к Приложению 19 в целом или с ее частью, просьба направить такое уведомление в Штаб-квартиру ИКАО до 11 июля 2016 года. Если оно не будет получено к указанному сроку, это будет означать, что у вас нет возражений по данной поправке. **Если вы согласны со всеми частями поправки 1, возвращать данное уведомление о несогласии нет необходимости.**
- 2) Данное уведомление не следует рассматривать в качестве уведомления о соблюдении положений Приложения 19 или о различиях с ними. Уведомления о соблюдении или о различиях следует направлять отдельно (см. дополнение С).
- 3) Просьба при необходимости использовать дополнительные листы.

ДОПОЛНЕНИЕ С к письму государствам AN 8/3.1-16/16

**УВЕДОМЛЕНИЕ О СОБЛЮДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЙ ПРИЛОЖЕНИЯ 19
ИЛИ О РАЗЛИЧИЯХ С НИМИ
(включая все поправки, в том числе поправку 1)**

Кому: The Secretary General
International Civil Aviation Organization
999 Robert-Bourassa Boulevard
Montréal, Québec
Canada H3C 5H7

1. Никаких различий на (дата) _____ между национальными правилами и/или практикой (**государство**) _____ и положениями Приложения 19, включая все поправки, в том числе поправку 1, не имеется.

2. На (дата) _____ существуют следующие различия между правилами и/или практикой (**государство**) _____ и положениями Приложения 19, включая поправку 1 (см. примечание 2 ниже):

- | | | |
|--|--|---|
| а) Положение в Приложении
(просьба сделать точную ссылку на пункт) | б) Подробная информация о различиях
(просьба дать ясное и краткое описание различий) | с) Замечания
(просьба указать причины существования различий) |
|--|--|---|

(Просьба при необходимости использовать дополнительные листы)

3. К срокам, которые указаны ниже, (государство) _____ будет выполнять положения Приложения 19, включая все поправки, в том числе поправку 1, уведомление о различиях с которыми содержится выше в п. 2.

а) Положение в Приложении (просьба сделать точную ссылку на пункт)	б) Дата	с) Замечания
--	----------------	---------------------

(Просьба при необходимости использовать дополнительные листы)

Подпись _____

Дата _____

ПРИМЕЧАНИЯ:

- 1) Если п. 1 выше имеет отношение к вашему государству, просьба заполнить п. 1 и вернуть эту форму в Штаб-квартиру ИКАО. Если п. 2 имеет к вам отношение, просьба заполнить пп. 2 и 3 и вернуть форму в Штаб-квартиру ИКАО.
- 2) Подробного повторения ранее представленных различий, которые продолжают существовать, можно избежать, заявив о том, что в настоящее время эти различия сохраняются.
- 3) Инструктивные указания относительно уведомления о различиях приведены в Памятке об уведомлении о различиях и в *Руководстве по уведомлению о различиях и их публикации* (Дос 10055).
- 4) Просьба направить экземпляр данного уведомления в региональное бюро ИКАО, аккредитованное при вашем правительстве.

ДОПОЛНЕНИЕ D к письму государствам AN 8/3.1-16/16

ПАМЯТКА ОБ УВЕДОМЛЕНИИ О РАЗЛИЧИЯХ

(Подготовлена и выпущена в соответствии с указаниями Совета)

1. Введение

1.1 Согласно статье 38 *Конвенции о международной гражданской авиации* ("Конвенция"), любое Договаривающееся государство незамедлительно уведомляет Международную организацию гражданской авиации, если оно не придерживается во всех отношениях каких-либо международных стандартов, не приводит свои собственные правила или практику в полное соответствие с какими-либо международными стандартами или принимает правила или практику, имеющие какое-либо особое отличие от правил, которые установлены международным стандартом.

1.2 Рассматривая вопрос об уведомлении о различиях Договаривающимися государствами в соответствии со статьей 38 Конвенции, Ассамблея и Совет неоднократно отмечали, что своевременность и актуальность таких уведомлений не вполне удовлетворительны. Поэтому одна из целей настоящей памятки – вновь напомнить об основном назначении статьи 38 Конвенции и упростить выявление различий и уведомление о них.

1.3 Основная цель уведомлений о различиях состоит в том, чтобы повысить безопасность, регулярность и эффективность аэронавигации, в связи с чем необходимо, чтобы государственные и другие ведомства, а также эксплуатанты и поставщики обслуживания, занимающиеся вопросами международной гражданской авиации, знали о всех национальных правилах и практике, которые расходятся с положениями, записанными в Стандартах, содержащихся в Приложениях к Конвенции.

1.4 В связи с этим Договаривающимся государствам предлагается обратить особое внимание на необходимость уведомления о различиях со Стандартами любых Приложений, как указано в п. 4 b) 1) резолюции о принятии.

1.5 Хотя статья 38 Конвенции не предписывает уведомлять о различиях с Рекомендуемой практикой, Ассамблея призывает Договаривающиеся государства придерживаться вышеуказанных принципов и в случае различий с Рекомендуемой практикой, содержащейся в Приложениях к Конвенции.

2. Уведомление о различиях со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS)

2.1 Указания Договаривающимся государствам в отношении уведомлений о различиях со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) могут быть даны лишь в самых общих чертах. Договаривающимся государствам также следует помнить о том, что для обеспечения соответствия положениям SARPS требуется не только принимать национальные нормативные акты, но и создавать механизмы для их внедрения на практике (будь то предоставление средств, персонала и оборудования) и действенные механизмы обеспечения их соответствия. Договаривающимся государствам следует принимать во внимание эти аспекты при определении соответствия и различий. Представленные ниже категории различий призваны помочь определить наличие подлежащих уведомлению различий:

- a) *Требование Договаривающегося государства жестче или превышает требования любого SARP (категория А).* Эта категория используется в тех случаях, когда национальное правило и практика являются более жесткими, чем соответствующий SARP, или вводят в рамках какого-либо Приложения обязательство, которое не оговорено этим SARP. Это имеет особое значение в тех случаях, когда Договаривающееся государство требует соблюдения более жесткого стандарта, что влияет на эксплуатацию воздушных судов других Договаривающихся государств на его территории и над ней.
- b) *Требование Договаривающегося государства отличается по своему характеру или Договаривающееся государство устанавливает другие средства соблюдения (категория В)*.* Эта категория применяется, в частности, в тех случаях, когда национальное правило и практика отличаются по своему характеру от соответствующего SARP или когда национальное правило и практика, хотя и не налагают дополнительного обязательства, но отличаются в принципе по типу и структуре от соответствующего SARP.
- c) *Требование Договаривающегося государства обеспечивает меньшую защиту, частично выполняется или не выполняется (категория С).* Эта категория применяется в тех случаях, когда национальное правило и практика обеспечивают меньшую защиту, чем соответствующий SARP, или когда национальное правило, учитывающее соответствующий SARP, в целом или частично не введено в действие, или если Договаривающееся государство не обеспечило полное соответствие практики соответствующим требованиям SARP.

Данные категории не применяются к неприменимым SARPS. См. пункт ниже.

2.2 **Неприменимые SARPS.** Если Договаривающееся государство считает, что SARP, касающийся воздушных судов, производства полетов, оборудования, персонала или аэронавигационных средств и служб, не применим к нынешней авиационной деятельности государства, уведомлять о различии не требуется. Например, Договаривающемуся государству не нужно уведомлять о различиях с положениями Приложения 8, касающимися проектирования и конструкции какого-либо воздушного судна, если оно не является государством-разработчиком или государством-изготовителем и не имеет соответствующих национальных правил.

2.3 **Различия с добавлениями, таблицами и рисунками.** В состав любого SARP входят не только сам SARP, но и соответствующие добавления, таблицы и рисунки. Следовательно, согласно статье 38 Конвенции необходимо также уведомлять о различиях с добавлениями, таблицами и рисунками. Чтобы сообщать о различии с добавлениями, таблицами и рисунками, государствам следует сообщать о различии с SARP со ссылкой на добавление, таблицу или рисунок.

2.4 **Различия с определениями.** Договаривающимся государствам следует уведомлять о различиях с определениями. Определение приведенного в SARP термина существует не в отрыве от последнего, а является неотъемлемой частью того SARP, в рамках которого этот термин используется. Поэтому различие с определением может привести к различиям с SARP, в рамках которого используется тот или иной термин. Чтобы избежать подобных ситуаций при определении соответствия SARPS или различий с ними, Договаривающимся государствам следует принимать во внимание различия с определениями используемых в них терминов.

* Выражение "отличается по своему характеру или другие средства соблюдения" в подпункте b) относится к национальным правилам и практике, которые другими средствами добиваются той же цели, что и соответствующие SARPS, или по другим существенным причинам не могут классифицироваться в соответствии с подпунктами a) или c).

2.5 Уведомлять следует не только о различиях с последней поправкой, но и с Приложением в целом, включая эту поправку. Другими словами, требуется, чтобы Договаривающиеся государства, уже представившие уведомления о различиях, регулярно сообщали обновленную информацию о различиях, указанных в ранее представленных уведомлениях, до тех пор, пока сохраняются эти различия.

2.6 Дополнительные указания по определению различий и уведомлению о них, примеры правильно описанных различий и типовых процессов и процедур контроля за представлением уведомлений о различиях представлены в *Руководстве по уведомлению о различиях и их публикации* (Doc 10055).

3. Форма уведомления о различиях

3.1 Уведомить о различиях можно следующим образом:

- a) направив в Штаб-квартиру ИКАО форму уведомления о соответствии или различиях или
- b) воспользовавшись электронной системой представления информации о различиях (EFOD) на сайте www.icao.int/usoap.

3.2 В уведомление о различиях следует включать следующую информацию:

- a) номер измененного пункта или подпункта, содержащего SARP, к которому относится различие*;
- b) причины по которым ваше государство не соответствует SARP или считает необходимым принимать другие правила или практику;
- c) ясное и краткое описание различия;
- d) дальнейшие намерения по обеспечению соответствия и любую планируемую дату, к которой ваше правительство планирует обеспечить соответствие с тем SARP, к которому относится указанное в уведомлении различие, и устранить свое различие.

3.3 Представленные различия будут доступны другим Договаривающимся государствам, как правило, в той формулировке, которую Договаривающееся государство использовало при уведомлении. Для того чтобы сделать эту информацию как можно более полезной Договаривающимся государствам предлагается обеспечить следующее:

- a) сведения должны быть представлены в как можно более ясной и краткой форме и касаться только принципиальных вопросов;
- b) предоставление выдержек из национальных правил не может рассматриваться в качестве достаточной меры по выполнению обязательства по уведомлению о различиях;
- c) следует избегать замечаний общего характера, непонятных сокращений и ссылок.

* Это применимо только тогда, когда уведомление соответствует п. 3.1 а).

ПЕРЕЧЕНЬ ЗАДАЧ ПО ВНЕДРЕНИЮ И КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ИНСТРУКТИВНОГО МАТЕРИАЛА, КАСАЮЩИЕСЯ ПОПРАВКИ 1 К ПРИЛОЖЕНИЮ 19

1. ПЕРЕЧЕНЬ ЗАДАЧ ПО ВНЕДРЕНИЮ

1.1 Основные меры, которые должны предпринять государства для реализации предложенной поправки к Приложению 19:

- a) определение нормотворческого процесса, необходимого для переноса данных поправок в национальные законодательные акты и нормативные положения с учетом даты начала применения и, при необходимости, согласование с другими соответствующими государственными органами;
- b) подготовка проекта изменения национальных законодательных актов и нормативных положений и методов обеспечения соответствия;
- c) создание национального плана внедрения, учитывающего ожидаемую дату опубликования измененных национальных законодательных актов и нормативных положений, а также время и ресурсы, необходимые для подтверждения соответствия требованиям каждой затронутой организации;
- d) официальное принятие национальных законодательных актов и нормативных положений и/или методов обеспечения соответствия требованиям (отраслевые рекомендации);
- e) разработка или обновление государственной программы по безопасности полетов (ГосПП) для отражения измененных положений ИКАО, включая согласование с другими государственными ведомствами и административными процессами по мере необходимости;
- f) представление, при необходимости, информации о различиях с положениями ИКАО;
- g) разработка или пересмотр инструктивного(ых) материала(ов) и контрольного(ых) перечня(ей) для технического персонала, выполняющего связанные с безопасностью полетов функции;
- h) обучение технического персонала, выполняющего связанные с безопасностью полетов функции, применению новых положений;
- i) обновление системы управления безопасностью полетов (СУБП) поставщиков обслуживания и эксплуатантов приемлемым для государства образом для обеспечения соответствия требованиям измененных законодательных актов и нормативных положений; и
- j) разработка плана внедрения организациями, отвечающими за разработку типа и/или изготовление двигателей и воздушных винтов, системы СУБП, приемлемой для государства разработчика или изготовителя и соответствующей требованиям измененных законодательных актов и нормативных положений.

2. ПРОЦЕСС СТАНДАРТИЗАЦИИ

- 2.1 Дата вступления в силу: 11 июля 2016 года.
- 2.2 Дата начала применения: 7 ноября 2019 года.
- 2.3 Указанная(ые) в тексте поправки дата(ы) применения: неприменимо.

3. СОПРОВОДИТЕЛЬНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

3.1 Документация ИКАО

Заголовок	Тип (PANS/технические инструкции/руководство/ циркуляр)	Плановая дата публикации
<i>Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859)</i>	Руководство	Июль 2017 года
<i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Часть А Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой (Doc 9734)</i>	Руководство	Июль 2017 года
Обновление веб-сайта управления безопасностью полетов (http://www.icao.int/Safety/SafetyManagement)	Примеры и электронные средства	Июль 2017 года
<i>Руководство по программам анализа полетных данных (ПАПД) (Doc 10000)</i>	Руководство	Декабрь 2017 года

3.2 Внешняя документация

Заголовок	Внешняя организация	Дата публикации
Отсутствует		

4. ЗАДАЧИ ПО ОКАЗАНИЮ СОДЕЙСТВИЯ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ

Тип	Глобальный	Региональный
Практикумы		RASG, RSOO, COSCAP
Обновление программы подготовки в области управления безопасностью полетов	С использованием электронных средств по запросу	

**5. УНИВЕРСАЛЬНАЯ ПРОГРАММА ПО ПРОВЕДЕНИЮ ПРОВЕРОК
ОРГАНИЗАЦИИ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ
ПОЛЕТОВ (УППКБП)**

5.1 Содержание данного документа может потребовать внесения поправки в протокольные вопросы механизма непрерывного мониторинга (МНМ) Универсальной программы по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), связанной с управлением безопасностью полетов, в областях проверки основного авиационного законодательства и нормативных положений по гражданской авиации (LEG), организации гражданской авиации (ORG), выдачи свидетельств и подготовки авиационного персонала (PEL), эксплуатации воздушных судов (OPS), летной годности воздушных судов (AIR), аэронавигационного обслуживания (ANS), аэродромов и наземных средств (AGA) и расследования авиационных происшествий и инцидентов (AIG), чтобы оценить фактический уровень выполнения требований государствами. Существующие протокольные вопросы могут потребовать внесения поправок или введения новых протокольных вопросов. Для проведения добровольных оценок государств в 2016 году будет использоваться существующий набор протокольных вопросов, связанных с управлением безопасностью полетов, и при необходимости он будет обновлен в 2017 году. Контрольное рассмотрение новых ПВ, касающихся ГосПБП, отложена до января 2018 года. Следует отметить, что принципы, изложенные в первоначальной версии Приложения 19, не подверглись существенному изменению, а были лишь уточнены и переструктурированы.

**ФОРМА ОЦЕНКИ ПОСЛЕДСТВИЙ, СВЯЗАННЫХ С ПОПРАВКОЙ 1
К ПРИЛОЖЕНИЮ 19**

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Поправка 1 к Приложению 19 направлена на интеграцию обязанностей государства в сфере управления безопасностью полетов, включение положений, касающихся совершенствования системы управления безопасностью полетов (СУБП), и положений по защите данных и информации о безопасности полетов и их соответствующих источников.

2. ОЦЕНКА ПОСЛЕДСТВИЙ

2.1 Интеграция обязанностей государства в сфере управления безопасностью полетов

2.1.1 *Последствия для безопасности полетов.* Внедрение государствами государственной программы по безопасности полетов окажет поддержку будущей авиационной системе и является необходимым для повышения или поддержания уровня безопасности полетов. Объединенный набор обязанностей государства в сфере управления безопасностью полетов только упорядочивает существующие положения в Приложении 19 и ожидается, что он, как таковой, не будет иметь существенных "дополнительных" последствий для безопасности полетов.

2.1.2 *Финансовые последствия.* Ожидается, что объединение государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (ГКБП) и базовых элементов ГосПБП повлечет за собой в основном административные расходы для государств, которые уже установили и ввели в действие ГосПБП. Предполагается, что более высокие расходы будут в тех государствах, где ГосПБП утверждена на самом высоком уровне аналогично законодательному документу, а также в государствах с несколькими авиационными полномочными органами, осуществляющими деятельность по управлению безопасностью полетов, что потребует значительной координации действий.

2.1.3 *Последствия для авиационной безопасности.* Никаких последствий для авиационной безопасности, связанных с реализацией этого предложения.

2.1.4 *Экологические последствия.* Реализация этих положений связана с незначительными экологическими последствиями.

2.1.5 *Последствия для эффективности.* Предлагаемая поправка к Приложению 19 направлена на упорядочение процесса ГосПБП за счет уточнения роли критических элементов (КЭ) системы ГКБП как основы, необходимой для обеспечения эффективности ГосПБП. Ожидается, что упорядоченный набор положений окажет содействие государствам в достижении более эффективной реализации ГосПБП.

2.1.6 *Ожидаемое время реализации.* Ожидается, что внедрение поправок, связанных с объединением КЭ системы ГКБП и положений ГосПБП, займет примерно от 5 до 10 лет в зависимости от уровня зрелости контроля за обеспечением безопасности полетов и управления безопасностью полетов в государстве.

2.2 Положения, касающиеся совершенствования системы управления безопасностью полетов (СУБП)

2.2.1 *Последствия для безопасности полетов.* Ожидается, что за счет дополнительного уточнения SARPS ИКАО, касающихся СУБП, эти усовершенствования будут способствовать повышению эффективности СУБП и внесут вклад в эффективный контроль за СУБП. Потенциально эти усовершенствования могут также упростить добровольную реализацию СУБП, что положительно скажется на безопасности полетов.

2.2.2 *Финансовые последствия.* Эти изменения потребуют незначительных поправок к процедурам надзора за управлением безопасностью полетов, и ожидается, что они со временем окажут положительное влияние на затраты, поскольку они уточняют предназначение положений для государств, а также для организаций, от которых требуется реализация СУБП, и будут способствовать единообразному применению SARPS ИКАО.

2.2.3 *Последствия для авиационной безопасности.* Никаких последствий для авиационной безопасности, связанных с реализацией этого предложения.

2.2.4 *Экологические последствия.* Реализация этих положений связана с незначительными экологическими последствиями.

2.2.5 *Последствия для эффективности.* Совершенствование положений систем управления безопасностью полетов (СУБП) и распространение сферы применения СУБП на организации, отвечающие за разработку и изготовление двигателей и воздушных винтов, повысят эффективность и действенность процессов управления риском.

2.2.6 *Ожидаемое время реализации.* Ожидается, что внедрение усовершенствованных положений СУБП и распространение сферы применения СУБП на организации, отвечающие за разработку и изготовление двигателей и воздушных винтов, займет от 2 до 5 лет.

2.3 **Защита данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников**

2.3.1 *Последствия для безопасности полетов.* Защита данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников представляет собой важное условие для реализации управления безопасностью полетов, являющееся критическим для гарантии постоянной доступности данных и информации о безопасности полетов. Использование данных и информации о безопасности полетов для целей, отличных от поддержания или повышения уровня безопасности полетов, может помешать поступлению в будущем таких данных и информации с серьезными негативными последствиями для безопасности полетов. Данное предложение обеспечивает адекватную защиту данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников.

2.3.2 *Финансовые последствия.* Ожидается, что для государств, в которых существуют правовые рамки для защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников, принятие этой поправки будет связано с затратами, варьирующимися от незначительных до умеренных. Для государств, чьи национальные законодательства не содержат гарантий защиты, затраты на внедрение предлагаемых поправок будут в диапазоне от умеренных до значительных.

2.3.3 *Последствия для авиационной безопасности.* Никаких последствий для авиационной безопасности, связанных с реализацией этого предложения.

2.3.4 *Экологические последствия.* Реализация этих положений связана с незначительными экологическими последствиями.

2.3.5 *Последствия для эффективности.* Никакого чистого изменения в эффективности авиатранспортной системы не предполагается.

2.3.6 *Ожидаемое время реализации.* От 2 до 5 лет с даты вступления в силу.

ПОПРАВКА № 1

К

**МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ
И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКЕ**

УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

ПРИЛОЖЕНИЕ 19

К КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Содержащаяся в настоящем документе поправка к Приложению 19 принята Советом ИКАО **2 марта 2016 года**. Те части поправки, которые до **11 июля 2016 года** включительно не будут отклонены более чем половиной общего числа Договаривающихся государств, вступают в силу с этой даты и начинают применяться, как указано в резолюции о принятии, с **7 ноября 2019 года**. (См. письмо государствам AN 8/3.1-16/16.)

МАРТ 2016 ГОДА

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

**ПОПРАВКА 1 К МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ
И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКЕ**

ПРИЛОЖЕНИЕ 19 "УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ"

РЕЗОЛЮЦИЯ О ПРИНЯТИИ

Совет,

действуя в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации и, в частности, с положениями статей 37, 54 и 90 Конвенции,

1. *настоящим принимает* 2 марта 2016 года поправку 1 к Международным стандартам и Рекомендуемой практике, содержащимся в документе, озаглавленном "*Международные стандарты и Рекомендуемая практика. Управление безопасностью полетов*", который для удобства назван Приложением 19 к Конвенции;
2. *устанавливает* 11 июля 2016 года как дату вступления в силу вышеуказанной поправки, за исключением какой-либо ее части, в отношении которой до этой даты большинство Договаривающихся государств официально заявит Совету о своем несогласии;
3. *постановляет*, что вышеуказанная поправка или ее части, которые вступили в силу, начинают применяться с 7 ноября 2019 года;
4. *порукает Генеральному секретарю*:
 - a) незамедлительно уведомить каждое Договаривающееся государство о вышеуказанном решении и сразу же после 11 июля 2016 года уведомить о тех частях поправки, которые вступили в силу;
 - b) просить каждое Договаривающееся государство:
 - 1) уведомить Организацию (в соответствии с обязательством, налагаемым статьей 38 Конвенции) о различиях, которые будут иметь место на 7 ноября 2019 года между их национальными правилами или практикой и положениями Стандартов в измененном в соответствии с настоящей резолюцией Приложении; такое уведомление следует направить до 7 октября 2019 года и затем уведомлять Организацию о каждом новом возникающем различии;
 - 2) уведомить Организацию до 7 октября 2019 года о дате или датах, начиная с которых оно будет выполнять положения Стандартов в измененном в соответствии с настоящей резолюцией Приложении;
 - c) предложить каждому Договаривающемуся государству дополнительно уведомлять о любых различиях между его собственной практикой и положениями, установленными Рекомендуемой практикой, руководствуясь процедурой, указанной выше в подпункте b) в отношении уведомления о различиях со Стандартами.

— — — — —

ПРИМЕЧАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ФОРМЫ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ 19

Текст поправки, подлежащий исключению, зачеркивается, а новый текст затеняется, как указано ниже:

1. ~~Текст, подлежащий исключению, зачеркивается.~~ Текст, подлежащий исключению
2. Новый текст, подлежащий включению, затеняется. Новый текст, подлежащий включению
3. ~~Текст, подлежащий исключению, зачеркивается,~~ а новый текст затеняется. Новый текст, заменяющий существующий текст

ТЕКСТ ПОПРАВКИ 1

К

МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ
И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКЕ

"УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ"

ПРИЛОЖЕНИЕ 19
К КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

...

...

Редакционное примечание. По всему тексту Приложения термины "каждое государство" и "государство" заменены термином "государства".

ОГЛАВЛЕНИЕ

Сокращения

Издания

ПРЕДИСЛОВИЕ

ГЛАВА 1. Определения

ГЛАВА 2. Применимость

ГЛАВА 3. Обязанности государства по управлению безопасностью полетов

- 3.1 Государственная программа по безопасности полетов (ГосПБП)
- ~~3.2 Государственный контроль за обеспечением безопасности полетов~~
- 3.2 Государственная политика, цели и ресурсы для обеспечения безопасности полетов
- 3.3 Управление рисками для безопасности полетов на государственном уровне
- 3.4 Обеспечение безопасности полетов на государственном уровне
- 3.5 Популяризация вопросов безопасности полетов на государственном уровне

ГЛАВА 4. Система управления безопасностью полетов (СУБП)

- 4.1 Общие положения
- 4.2 Международная авиация общего назначения: —самолеты

ГЛАВА 5. Сбор, анализ, защита, совместное использование данных и информации о безопасности полетов и обмен ими

- 5.1 ~~Сбор~~ Системы сбора и обработки данных о безопасности полетов
- 5.2 Анализ данных и информации о безопасности полетов

- 5.3 Защита данных и информации о безопасности полетов
- 5.4 Обмен информацией о безопасности полетов и ее совместное использование

ДОБАВЛЕНИЕ 1. Государственная система Критические элементы (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов

1. Основное авиационное законодательство (КЭ-1)
2. Конкретные правила эксплуатации (КЭ-2)
3. Государственная система и функции (КЭ-3)
4. Квалифицированный технический персонал (КЭ-4)
5. Технический инструктивный материал, средства и предоставление важной с точки зрения безопасности полетов информации (КЭ-5)
6. Обязательства по выдаче свидетельств, сертификации, выдаче разрешений и/или утверждению (КЭ-6)
7. Обязательства по надзору (КЭ-7)
8. Разрешение проблем безопасности полетов (КЭ-8)

ДОБАВЛЕНИЕ 2. Концептуальные рамки для системы управления безопасностью полетов (СУБП)

1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов
2. Управление рисками для безопасности полетов
3. Обеспечение безопасности полетов
4. Популяризация вопросов безопасности полетов

ДОПОЛНЕНИЕ А. Концептуальные рамки для государственной программы по безопасности полетов (ГосНБП)

- 1. Государственная политика и цели обеспечения безопасности полетов
- 2. Управление рисками для безопасности полетов на государственном уровне
- 3. Обеспечение безопасности полетов на государственном уровне
- 4. Популяризация вопросов безопасности полетов на государственном уровне

ДОПОЛНЕНИЕ В ДОБАВЛЕНИЕ 3. Правовые принципы защиты данных и информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов и соответствующих источников

1. Введение
21. Общие принципы
32. Принципы защиты
43. Принципы освобождения
54. Раскрытие информации
65. Обязательства хранителя данных и информации о безопасности полетов
76. Защита регистрационной информации зарегистрированных данных

...

СОКРАЩЕНИЯ

(применяемые в настоящем Приложении)

ГКБП	государственная система контроля за обеспечением безопасности полетов
ГосПБП	государственная программа по безопасности полетов
ОВД	обслуживание воздушного движения
РУБП	Руководство по управлению безопасностью полетов
САИ	служба аэронавигационной информации
ССОДБП	системы сбора и обработки данных о безопасности полетов
СУБП	система управления безопасностью полетов
ADREP	система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах
CNS	связь, навигация и наблюдение
CVR	бортовой речевой самописец
MET	метеорологическое обслуживание
PANS	Правила аэронавигационного обслуживания
SAR	поиск и спасание
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика
SMP	Группа экспертов по управлению безопасностью полетов

ИЗДАНИЯ

(на которые делаются ссылки в настоящем Приложении)

Конвенция о международной гражданской авиации (Doc 7300)

Приложения к Конвенции о международной гражданской авиации

Приложение 1. *Выдача свидетельств авиационному персоналу*

Приложение 6. *Эксплуатация воздушных судов*

Часть I. *Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты*

Часть II. *Международная авиация общего назначения. Самолеты*

Часть III. *Международные полеты. Вертолеты*

Приложение 8. *Летная годность воздушных судов*

Приложение 11. *Обслуживание воздушного движения*

Приложение 13. *Расследование авиационных происшествий и инцидентов*

Приложение 14. *Аэродромы*

Том I. *Проектирование и эксплуатация аэродромов*

~~Правила аэронавигационного обслуживания~~

~~АТМ. Организация воздушного движения (Doc 4444)~~

АВС. Сокращения и коды ИКАО (Doc 8400)
Руководства¹

Руководство по авиационной медицине (Doc 8984)

Руководство по летной годности (Doc 9760)

Глобальный план обеспечения безопасности полетов (Doc 10004)

Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Doc 9734)

Часть А. Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой

Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора (Doc 8335)

Руководство по сертификации аэродромов (Doc 9774)

Руководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств личному составу и управлению этой системой (Doc 9379)

Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859)

Руководство по утверждению учебных организаций (Doc 9841)

Руководство по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации (Doc 10059)

¹. Указанные руководства будут по необходимости обновлены для приведения в соответствие терминологии, используемой в настоящем Приложении.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Историческая справка

...

В своем докладе Совету по итогам HLSC 2010 Аэронавигационная комиссия (АНК) рекомендовала разработать новое Приложение в два этапа. В задачу первого этапа входила разработка Приложения по управлению безопасностью полетов путем объединения и реорганизации существующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS). Поправка 1 к Приложению 19 содержит указанные ниже существенные изменения к положениям об управлении безопасностью полетов.

Признавая необходимость в определении взаимосвязи между восемью критическими элементами (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (ГКБП), содержащейся в добавлении 1, и подробными элементами концептуальных рамок для государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП), которые ранее были приведены в дополнении А, поправка 1 к Приложению 19 объединяет положения, касающиеся обязанностей государств по управлению безопасностью полетов, в главе 3. КЭ системы ГКБП составляют основу ГосПБП. Глава 3 объединяет указанные 8 КЭ системы ГКБП с элементами концептуальных рамок ГосПБП с помощью упорядоченного набора SARPS для упрощения реализации. КЭ по-прежнему фигурируют в добавлении 1.

Кроме того, поправка 1 вводит новые и измененные SARPS по системам управления безопасностью полетов (СУБП), включая несколько дополнительных пояснительных примечаний, направленные на содействие реализации. Поправка 1 также распространяет применение СУБП на организации, ответственные за конструкцию типа и изготовление двигателей и воздушных винтов, чему способствует упоминание этих организаций в Приложении 8.

Наконец, поправка 1 обеспечивает повышенные меры защиты данных и информации о безопасности полетов, а также их источников. Один из ключевых элементов предлагаемой поправки – это повышение статуса инструктивного материала, содержавшегося в дополнении В Приложения 19, до статуса SARPS, которые включены в новое добавление. Предлагаемые поправки дают более надежные правовые гарантии, призванные обеспечить надлежащее использование и защиту информации о безопасности полетов, тем самым способствуя постоянному доступу к ней в целях реализации проактивных стратегий повышения уровня безопасности полетов. Были также разработаны определения терминов "данные о безопасности полетов" и "информация о безопасности полетов" с тем, чтобы уточнить сферу действия положений и способствовать их последовательному применению.

В результате принятия поправки 1 опубликовано второе издание Приложения 19. Это издание отражает существенный характер внесенной поправки, что завершает второй этап разработки настоящего Приложения. Поправка 1 была принята Советом 2 марта 2016 года, вступила в силу 11 июля 2016 года и начала применяться 7 ноября 2019 года.

В таблице А указываются источники последующих поправок, содержится перечень соответствующих основных вопросов и приводятся даты принятия настоящего Приложения и поправок к нему Советом, а также даты вступления их в силу и начала применения.

...

ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

...

Данные о безопасности полетов. Определенный набор фактов или значимых результатов, касающихся безопасности полетов и полученных из различных связанных с авиацией источников, которые после их анализа.

Примечание. Сбор таких данных о безопасности полетов осуществляется в ходе связанных с безопасностью полетов мероприятий проактивного или реагирующего характера, включая, в частности:

- a) расследования авиационных происшествий или инцидентов;
- b) отчетность в области безопасности полетов;
- c) представление данных о поддержании летной годности;
- d) мониторинг эксплуатационных характеристик;
- e) инспекции, проверки, обследования; или
- f) исследования и обзоры состояния безопасности полетов.

Информация о безопасности полетов. Обработанные, организованные или проанализированные в конкретном контексте данные о безопасности полетов с тем, чтобы сделать их пригодными для целей управления безопасностью полетов.

...

Контроль за обеспечением безопасности полетов. Функция, осуществляемая государством для обеспечения соблюдения лицами и организациями, осуществляющими авиационную деятельность, национальных законодательных актов и нормативных положений в области безопасности полетов.

Надзор. Деятельность государства, в рамках которой государство путем проведения инспекций и проверок проактивно проверяет неуклонное выполнение обладателями авиационных свидетельств, сертификатов, разрешений или полномочий установленных требований и их функций на таком уровне квалификации и безопасности, который требует государство.

Опасность. Состояние или объект, которые могут вызвать авиационный инцидент или авиационное происшествие или способствовать его возникновению.

...

Система управления безопасностью полетов (СУБП). Системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, обязанности, руководящие принципы и процедуры.

...

Целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полетов. Планируемая или предполагаемая государством или поставщиком обслуживания целевая установка для показателя(ей) эффективности обеспечения безопасности полетов на заданный период, отражающая цели в области безопасности полетов.

...

ГЛАВА 2. ПРИМЕНИМОСТЬ

Стандарты и Рекомендуемая практика, содержащиеся в настоящем Приложении, применимы к функциям по управлению безопасностью полетов, относящимся к безопасной эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающим такую эксплуатацию.

Примечание 1. Положения об управлении безопасностью полетов для государств содержатся в главе 3 и относятся к Государственной программе по безопасности полетов.

Примечание 2. В контексте настоящего Приложения термин "поставщик обслуживания" относится к организациям, перечисленным в п. 3.3.2.1 главы 3, и не включает эксплуатантов международной авиации общего назначения.

Примечание 23. Положения об управлении безопасностью полетов для конкретных поставщиков авиационного обслуживания и эксплуатантов приведены в главе 4 и относятся к системам управления безопасностью полетов (СУБП). ~~Дополнительные положения об управлении безопасностью полетов, непосредственно относящиеся к отдельным поставщикам обслуживания или эксплуатантам, содержатся в других Приложениях, на которые делаются ссылки в настоящем Приложении.~~

Примечание 4. Ни одно из положений данного Приложения не подразумевает, что на государство переносятся обязанности поставщика авиационного обслуживания или эксплуатанта. Это относится к функциям, связанным с безопасной эксплуатацией воздушных судов или напрямую ее обеспечивающим.

Примечание 5. В контексте настоящего Приложения "ответственность" означает "ответственность государств" в отношении международных обязательств в рамках Конвенции о международной гражданской авиации, а термину "обязанности" следует придавать его обычное значение (т. е. при описании функций и видов деятельности, которые могут быть делегированы).

...

ГЛАВА 3. ОБЯЗАННОСТИ ГОСУДАРСТВА ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

Примечание 1. ~~Критические элементы (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (ГКБП) добавления 1 представляют собой основу ГосПБП. В данной главе излагаются обязанности государства по управлению безопасностью полетов посредством соблюдения SARPS, выполнения его собственных функций по управлению безопасностью полетов и надзора за СУБП, внедренными в соответствии с положениями настоящего Приложения.~~

Примечание 2. Положения о системе по управлению безопасностью полетов, относящиеся к особым типам авиационной деятельности, рассматриваются в соответствующих Приложениях.

Примечание 3. Основные принципы управления безопасностью полетов, применяемые к процессу медицинского заключения в отношении обладателей свидетельств, содержатся в Приложении 1. Инструктивный материал приводится в Руководстве по авиационной медицине (Doc 8984).

Примечание 4. Положения о государственной системе контроля за обеспечением безопасности полетов в добавлении 1 представляют собой основу ГКБП.

3.1 Государственная программа по безопасности полетов (ГосПБП)

~~3.1.1 Каждое государство принимает ГосПБП для управления безопасностью полетов в государстве в целях достижения приемлемого уровня эффективности обеспечения безопасности полетов гражданской авиации. ГосПБП включает следующие компоненты: Государства принимают и осуществляют ГосПБП, соответствующую масштабам и сложности системы гражданской авиации данного государства, но могут делегировать функции и виды деятельности по управлению безопасностью полетов другому государству, региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO).~~

Примечание 1. Государства сохраняют ответственность за функции и виды деятельности по управлению безопасностью полетов, переданные другому государству, RSOO или RAIO.

Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся ГосПБП и передачи соответствующих функций и видов деятельности по управлению безопасностью полетов, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

- ~~— а) государственную политику и цели обеспечения безопасности полетов;~~
- ~~— б) управление рисками для безопасности полетов на государственном уровне;~~
- ~~— в) обеспечение безопасности полетов на государственном уровне;~~
- ~~— г) популяризацию вопросов безопасности полетов на государственном уровне.~~

~~*Примечание 1. Принимаемая государством ГосПБП соответствует масштабам деятельности и сложности его авиационной деятельности.*~~

~~*Примечание 2. Концептуальные рамки для принятия и выполнения ГосПБП изложены в дополнении А, а инструктивный материал, касающийся государственной программы по безопасности полетов, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).*~~

3.1.2 Подлежащий достижению приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полетов устанавливается государством.

~~*Примечание. Инструктивный материал по определению приемлемого уровня эффективности обеспечения безопасности полетов содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).*~~

3.1.3 Каждое государство в рамках своей ГоеНБП требует внедрения СУБП следующими находящимися под его контролем поставщиками обслуживания:

- a) утвержденными, согласно Приложению 1, учебными организациями которые подвержены воздействию рисков для безопасности полетов, связанных с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления ими своих услуг;
- b) экслуатантами самолетов или вертолетов, имеющими разрешение на выполнение международных коммерческих авиаперевозок согласно соответственно части I или разделу II части III Приложения 6.

Примечание. В том случае, когда деятельность по техническому обслуживанию проводится не утвержденной организацией по техническому обслуживанию в соответствии с п. 8.7 части I Приложения 6, а по эквивалентной системе, предусмотренной в п. 8.1.2 части I или п. 6.1.2 раздела II части III Приложения 6, эта деятельность относится к сфере применения СУБП экслуатанта;

- c) утвержденными организациями по техническому обслуживанию, предоставляющими услуги экслуатантам самолетов или вертолетов, выполняющим международные коммерческие авиаперевозки согласно соответственно части I или разделу II части III Приложения 6;
- d) организациями, ответственными за конструкцию типа или изготовление воздушных судов согласно Приложению 8;
- e) поставщиками обслуживания воздушного движения (ОВД) согласно Приложению 11.

Примечание. В тех случаях, когда обслуживание САИ, CNS, MET и/или SAR предоставляется под контролем поставщика ОВД, оно относится к сфере применения СУБП поставщика ОВД. В тех случаях, когда обслуживание САИ, CNS, MET и/или SAR полностью или частично предоставляется органом, не являющимся поставщиком ОВД, соответствующее обслуживание, предоставляемое под контролем поставщика ОВД, или те аспекты обслуживания, которые имеют непосредственные экслуатационные последствия, относятся к сфере применения СУБП поставщика ОВД;

- f) экслуатантами сертифицированных аэродромов согласно Приложению 14.

3.1.4 Каждое государство в рамках своей ГоеНБП требует внедрения СУБП экслуатантами тяжелых или турбореактивных самолетов международной авиации общего назначения согласно разделу 3 части II Приложения 6.

— *Примечание. В контексте настоящего Приложения экслуатанты международной авиации общего назначения не считаются поставщиками обслуживания.*

3.2 Государственный контроль за обеспечением Государственная политика, цели и ресурсы для обеспечения безопасности полетов

— Каждое государство создает и вводит систему контроля за обеспечением безопасностью полетов в соответствии с добавлением 1.

3.2.1 Основное авиационное законодательство

3.2.1.1 Государства принимают основное авиационное законодательство в соответствии с положениями раздела 1 добавления 1.

Редакционное примечание. Новый п. 3.2.1.2 взят из п. 1.4 дополнения А

3.2.1.2 **Рекомендация.** ~~Государство — публикует~~ Государства должны установить правоприменительную политику, определяющую условия и обстоятельства, при которых имеющим СУБП поставщикам обслуживания в рамках собственной СУБП разрешается самостоятельно рассматривать и разрешать случаи отступлений от требований ~~определенные проблемы в области безопасности полетов приемлемым для соответствующего полномочного органа государства образом.~~ Правоприменительная политика также определяет условия и обстоятельства, при которых случаи отступления от требований в области безопасности полетов рассматриваются в рамках установленных правоприменительных процедур.

3.2.2 Конкретные правила эксплуатации

3.2.2.1 Государства принимают конкретные правила эксплуатации в соответствии с положениями раздела 2 добавления 1.

Редакционное примечание. Взято из п. 2.1 дополнения А

3.2.2.2 Государство устанавливает средства контроля, которые определяют порядок действий поставщиков обслуживания по выявлению источников опасности и управлению рисками для безопасности полетов. К ним относятся требования, Государства периодически пересматривают конкретные эксплуатационные правила, инструктивный материал и политика политику внедрения СУБП поставщиком обслуживания. Требования, конкретные эксплуатационные правила, и политика внедрения периодически пересматриваются с тем, чтобы они сохраняли свою актуальность и соответствовали характеру деятельности поставщиков обслуживания.

3.2.3 Государственная система и функции

3.2.3.1 Государства вводят государственную систему и функции в соответствии с положениями раздела 3 добавления 1.

Редакционное примечание. Взято из п. 1.2 дополнения А

3.2.3.2 **Рекомендация.** ~~Государство — определяет, устанавливает и документально оформляет~~ Государства должны определять, устанавливать и документально оформлять требования, обязательства, функции и виды деятельности и иерархию ответственности в части принятия и выполнения ГосПБП. Это предусматривает разработку государственной программы по безопасности полетов, включая выпуск директив по планированию, организации, разработке, контролю и постоянному совершенствованию ГосПБП в соответствии с целями государства в области безопасности полетов. Кроме того, это также предусматривает включение четкого положения о выделении ресурсов, необходимых для реализации ГосПБП.

3.2.3.3 **Рекомендация.** Государства должны установить политику и цели в области безопасности полетов, которые отражают их обязательства в области безопасности полетов

и способствуют формированию позитивной культуры безопасности полетов в авиационном сообществе.

3.2.3.4 Рекомендация. Политика в области безопасности полетов и цели в области безопасности полетов должны публиковаться и периодически пересматриваться, с тем чтобы они сохраняли актуальность и приемлемость для государства.

3.2.4 Квалифицированный технический персонал

Государства устанавливают требования к квалификации технического персонала в соответствии с положениями раздела 4 добавления 1.

Примечание. Термин "технический персонал" относится к лицам, выполняющим относящиеся к безопасности полетов функции для государства или от его имени.

3.2.5 Технический инструктивный материал, средства и предоставление важной с точки зрения безопасности полетов информации

Государства разрабатывают технический инструктивный материал и определяют средства и предоставляют важную с точки зрения безопасности полетов информацию в соответствии с положениями раздела 5 добавления 1.

3.3 Управление рисками для безопасности полетов на государственном уровне

3.3.1 Обязательства по выдаче свидетельств, сертификации, выдаче разрешений и/или утверждению

Государства выполняют обязательства по выдаче свидетельств, сертификации, выдаче разрешений и утверждению в соответствии с положениями раздела 6 добавления 1.

Редакционное примечание. Текст нового п. 3.3.2 ранее содержался в п. 3.1.3 главы 3

3.3.2 Обязательства в отношении системы управления безопасностью полетов

~~3.1.3~~ 3.3.2.1 Каждое государство в рамках своей ГоеНБП требует Государства требуют внедрения СУБП следующими находящимися под ~~его~~ их контролем поставщиками обслуживания:

- a) утвержденными согласно Приложению 1 учебными организациями, которые подвержены воздействию рисков для безопасности полетов, связанных с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления ими своих услуг;
- b) эксплуатантами самолетов или вертолетов, имеющими разрешение на выполнение международных коммерческих авиаперевозок согласно соответственно части I или разделу II части III Приложения 6.

Примечание. В том случае, когда деятельность по техническому обслуживанию проводится не утвержденной организацией по техническому обслуживанию в соответствии с п. 8.7 части I Приложения 6, а по эквивалентной системе, предусмотренной в п. 8.1.2 части I или п. 6.1.2 раздела II части III Приложения 6, эта деятельность относится к сфере применения СУБП эксплуатанта;

- c) утвержденными организациями по техническому обслуживанию, предоставляющими услуги эксплуатантам самолетов или вертолетов, выполняющим международные коммерческие авиаперевозки согласно соответственно части I или разделу II части III Приложения б;
- d) организациями, ответственными за конструкцию типа или изготовление воздушных судов, двигателей или воздушных винтов согласно Приложению 8;
- e) поставщиками обслуживания воздушного движения (ОВД) согласно Приложению 11;

Примечание. В тех случаях, когда обслуживание САИ, CNS, MET и/или SAR предоставляется под контролем поставщика ОВД, оно относится к сфере применения СУБП поставщика ОВД. В тех случаях, когда обслуживание САИ, CNS, MET и/или SAR полностью или частично предоставляется органом, не являющимся поставщиком ОВД, соответствующее обслуживание, предоставляемое под контролем поставщика ОВД, или те аспекты обслуживания, которые имеют непосредственные эксплуатационные последствия, относятся к сфере применения СУБП поставщика ОВД;

- f) эксплуатантами сертифицированных аэродромов согласно тому I Приложения 14.

Примечание. Дополнительные положения, касающиеся внедрения СУБП поставщиками обслуживания, содержатся в главе 4.

Редакционное примечание. Взято из п. 2.2 дополнения А

3.3.2.2 Рекомендация. Государство согласовывает с отдельными поставщиками обслуживания предусмотренные в их СУБП показатели эффективности обеспечения безопасности полетов. Согласованные показатели эффективности обеспечения безопасности полетов СУБП конкретного поставщика обслуживания периодически пересматриваются с тем, чтобы они сохраняли свою актуальность и соответствовали характеру деятельности поставщиков обслуживания. Государства должны обеспечивать, чтобы показатели эффективности обеспечения безопасности полетов и целевые уровни, установленные поставщиками обслуживания и эксплуатантами, были приемлемыми для данного государства.

Примечание. Инструктивный материал по установлению надлежащих показателей эффективности обеспечения безопасности полетов и целевых уровней содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

Редакционное примечание. Новый п. 3.3.2.3 и примечание к нему ранее входили в п. 3.1.4 главы 3

3.1.4-3.3.2.3 Каждое государство в рамках своей ГосПБП требует Государство регистрации устанавливать критерии внедрения СУБП эксплуатантами тяжелых или турбореактивных самолетов международной авиации общего назначения согласно разделу 3 части II Приложения б.

Примечание. В контексте настоящего Приложения эксплуатанты международной авиации общего назначения не считаются поставщиками обслуживания.

Примечание. Дополнительные положения, касающиеся внедрения СУБП эксплуатантами международной авиации общего назначения, содержатся в главе 4.

3.3.2.4 Установленные государством регистрации согласно п. 3.3.2.3 критерии учитывают концептуальные рамки и элементы СУБП, содержащиеся в добавлении 2.

Примечание. Инструктивный материал по установлению критериев внедрения СУБП эксплуатантами международной авиации общего назначения, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

Редакционное примечание. Взято из п. 1.3 дополнения А

~~1.3~~ 3.3.3 Расследование авиационных происшествий и инцидентов

Государство устанавливает порядок независимого расследования авиационных происшествий и инцидентов, единственной целью которого является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов, а не установление чьей либо вины или ответственности. Такие расследования содействуют управлению безопасностью полетов в государстве. В рамках реализации ГосПБП государство обеспечивает независимость организации, проводящей расследование авиационных происшествий и инцидентов, от других авиационных организаций государства. Государства устанавливают порядок расследования авиационных происшествий и инцидентов согласно Приложению 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" в целях содействия управлению безопасностью полетов в государстве.

Редакционное примечание. Взято из второго предложения в п. 3.2 дополнения А

~~3.2~~ Сбор, анализ данных о безопасности полетов и обмен ими 3.3.4 Выявление источников опасности и оценка рисков для безопасности полетов

Государство создает механизмы обеспечения сбора и хранения данных об источниках опасности и рисках для безопасности полетов как на индивидуальном, так и на общегосударственном уровне.

3.3.4.1 Государство также создает механизмы извлечения информации из хранилищ данных и активного обмена информацией о безопасности полетов с поставщиками обслуживания и/или, при необходимости, с другими государствами. Государства создают и осуществляют процесс выявления источников опасности из собранных данных о безопасности полетов.

Примечание 1. Дополнительная информация о сборе и анализе данных о безопасности полетов и совместном использовании информации о безопасности полетов и обмене ею содержится в главе 5.

Примечание 2. Дополнительная информация для выявления источников опасности и проблем в области безопасности полетов, на которых могут основываться превентивные меры, может содержаться в заключительных докладах об авиационных происшествиях и инцидентах.

3.3.4.2 Государства разрабатывают и осуществляют процесс, обеспечивающий оценку рисков для безопасности полетов, связанных с выявленными опасностями.

3.3.5 Управление рисками для безопасности полетов

3.3.5.1 Государства устанавливают механизмы разрешения проблем безопасности полетов в соответствии с положениями раздела 8 в добавлении 1.

3.3.5.2 **Рекомендация.** *Государства должны разработать и осуществлять процесс, обеспечивающий управление рисками для безопасности полетов.*

Примечание 1. Действия, предпринимаемые при управлении рисками для безопасности полетов могут включать: принятие риска, уменьшение уровня риска, избегание риска или перевод риска.

Примечание 2. Часто в основе рисков для безопасности полетов и проблем в области безопасности полетов лежат факторы, которые необходимо подвергать тщательной оценке.

3.4 Обеспечение безопасности полетов на государственном уровне

3.4.1 Обязательства по надзору

3.4.1.1 Государства выполняют обязательства по надзору в соответствии с положениями раздела 7 добавления 1.

Примечание. При осуществлении надзора за поставщиком обслуживания учитывается эффективность обеспечения безопасности полетов, а также масштабы деятельности и сложность предоставляемых им авиационных продуктов или услуг.

Редакционное примечание. Взято из п. 3.3 дополнения А

3.4.1.2 **Рекомендация.** ~~Государство устанавливает~~ *Государства должны устанавливать процедуры первоочередного проведения инспекций, проверок и обследований в ~~тех~~ наиболее проблемных с точки зрения безопасности полетов или требующих дополнительной проверки областях, которые выявлены посредством анализа данных об опасностях, их последствий для производственной деятельности и результатов оценки рисков для безопасности полетов.*

Примечание. Профили риска организаций, результаты выявления опасностей и оценки рисков, а также результаты надзорных мероприятий, могут предоставить информацию для определения очередности инспекций, проверок и обследований.

Редакционное примечание. Взято из п. 2.2 дополнения А

3.4.1.3 **Рекомендация.** ~~Государство согласовывает с отдельными поставщиками обслуживания предусмотренные в их СУБП показатели эффективности обеспечения безопасности полетов. Согласованные Государствам следует периодически пересматривать~~ *Государствам следует периодически пересматривать показатели эффективности обеспечения безопасности полетов СУБП конкретного поставщика обслуживания периодически пересматриваются с тем, чтобы они сохраняли свою актуальность и соответствовали характеру деятельности поставщиков обслуживания.*

3.4.2 Эффективность обеспечения безопасности полетов на государственном уровне

Редакционное примечание. П. 3.4.2.1 и примечание 1 ранее были в п. 3.1.2 главы 3

3.1.23.4.2.1 Государства устанавливают подлежащий достижению приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полетов ~~устанавливается государством~~ посредством своих ГосПБП.

Примечание 1. Приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полетов для государств может быть достигнут путем внедрения и осуществления ГосПБП, а также показателей и целевых уровней эффективности обеспечения безопасности полетов, демонстрирующих, что управление безопасностью полетов осуществляется эффективно на основе реализации существующих SARPS, относящихся к безопасности полетов.

Примечание 2. Инструктивный материал по ~~определению~~ установлению показателей и целевых уровней эффективности обеспечения безопасности полетов, а также приемлемого уровня эффективности обеспечения безопасности полетов содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

3.4.2.2 Рекомендация. Государства должны разработать и осуществлять процесс, обеспечивающий оценку эффективности предпринятых действий по управлению рисками для безопасности полетов и решению проблем в области безопасности полетов.

Примечание. Результаты оценок состояния безопасности полетов могут быть использованы для установления очередности действий по управлению рисками для безопасности полетов.

Редакционное примечание. Ранее первое предложение п. 3.1 дополнения А

3.4.2.3 **Рекомендация.** ~~Государство создает механизмы обеспечения эффективного мониторинга всеми критическими элементами контроля за состоянием безопасности полетов.~~ Государства должны оценивать эффективность своих ГосПБП в целях поддержания или постоянного повышения общего уровня эффективности обеспечения безопасности полетов.

3.5 Популяризация вопросов безопасности полетов на государственном уровне

Редакционное примечание. Взято из п. 4.1 дополнения А

4.13.5.1 **Внутренняя подготовка кадров, Внутренний обмен информацией** о безопасности полетов и ее распространение

Рекомендация. ~~Государство осуществляет подготовку кадров и способствует~~ Государства должны способствовать повышению осведомленности и ~~двустороннему обмену соответствующей информацией~~ совместному использованию информации о безопасности полетов и обмена ею для обеспечения в рамках авиационных организаций государства формирования ~~организационной~~ позитивной культуры в области безопасности полетов, которая содействует функционированию эффективной и ~~действенной~~ ГосПБП.

Редакционное примечание. Взято из п. 4.2 дополнения А

3.5.2 Внешняя подготовка кадров, Внешний обмен информацией о безопасности полетов и ее распространение

Рекомендация. ~~Государство проводит образовательную работу и способствует~~ Государства должны способствовать повышению осведомленности о ~~рисках для безопасности полетов и двустороннему~~ совместному использованию информации о безопасности полетов и обмену ею в рамках авиационного сообщества ~~соответствующей информацией о безопасности полетов~~ в целях содействия поддержанию и повышению уровня безопасности полетов и формирования у поставщиков обслуживания организационной позитивной культуры, ~~которая содействует функционированию эффективной и действенной СУБП безопасности полетов.~~

Примечание 1. Более подробно вопрос совместного использования информации о безопасности полетов и обмена ею рассматривается в разделе 5.4 главы 5.

Примечание 2. Повышение осведомленности о безопасности полетов может включать определение доступных видов подготовки в области безопасности полетов для авиационного сообщества.

ГЛАВА 4. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ (СУБП)

Примечание 1. Инструктивный материал относительно по внедрению СУБП содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

Примечание 2. Термин "поставщик обслуживания" относится к организациям, перечисленным в п. 3.1.3 главы 3. Организация может принять решение о распространении сферы применения одной СУБП на несколько видов деятельности поставщика обслуживания.

4.1 Общие положения

4.1.1 Кроме указанных в разделе 4.2 требований, СУБП поставщика обслуживания:

- a) создается в соответствии с элементами концептуальных рамок, содержащимися в добавлении 2;
- b) соответствует масштабам деятельности поставщика обслуживания и сложности предоставляемых им авиационных продуктов или услуг.

Редакционное примечание. Взято из п. 1.5.1 добавления 2

4.1.2 Поставщик обслуживания разрабатывает план внедрения СУБП, официально одобренный организацией, в котором определяется подход организации к управлению безопасностью полетов, обеспечивающий достижение организацией ее целей в области безопасности полетов. Государство обеспечивает разработку поставщиком обслуживания плана, способствующего внедрению СУБП.

4.1.24.1.3 СУБП утвержденной, согласно Приложению 1, учебной организации, которая подвержена воздействию рисков для безопасности полетов, связанных с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления своих услуг, подлежит согласованию с государством(ами), ответственным(и) за утверждение такой организации.

4.1.34.1.4 СУБП сертифицированного эксплуатанта самолетов или вертолетов, имеющего разрешение на выполнение международных коммерческих авиаперевозок согласно соответственно части I или разделу II части III Приложения 6, подлежит согласованию с государством эксплуатанта.

Примечание. В том случае, когда деятельность по техническому обслуживанию проводится не утвержденной организацией по техническому обслуживанию в соответствии с п. 8.7 части I Приложения 6, а по эквивалентной системе, предусмотренной в п. 8.1.2 части I или п. 6.1.2 раздела II части III Приложения 6, эта деятельность относится к сфере применения СУБП эксплуатанта.

4.1.44.1.5 СУБП утвержденной организации по техническому обслуживанию, предоставляющей обслуживание эксплуатантам самолетов или вертолетов, выполняющим международные коммерческие авиаперевозки согласно соответственно части I или разделу II части III Приложения 6, подлежит согласованию с государством(ами), ответственным(и) за утверждение такой организации.

4.1.54.1.6 СУБП организации, ответственной, согласно Приложению 8, за конструкцию типа воздушных судов, двигателей или воздушных винтов, подлежит согласованию с государством разработчика.

4.1.64.1.7 СУБП организации, ответственной, согласно Приложению 8, за изготовление воздушных судов, двигателей или воздушных винтов, подлежит согласованию с государством-изготовителем.

4.1.74.1.8 СУБП поставщика ОВД, согласно Приложению 11, подлежит согласованию с государством, ответственным за назначение такого поставщика обслуживания.

Примечание. В тех случаях, когда обслуживание САИ, CNS, MET и/или SAR предоставляется под контролем поставщика ОВД, оно относится к сфере применения СУБП поставщика ОВД. В тех случаях, когда обслуживание САИ, CNS, MET и/или SAR полностью или частично предоставляется органом, не являющимся поставщиком ОВД, соответствующее обслуживание, предоставляемое под контролем поставщика ОВД, или те аспекты предоставляемого ими обслуживания, которые имеют непосредственные эксплуатационные последствия, относятся к сфере применения СУБП поставщика ОВД.

4.1.84.1.9 СУБП эксплуатанта сертифицированного аэродрома, согласно тому I Приложения 14, подлежит согласованию с государством, ответственным за сертификацию такого аэродрома.

4.2 Международная авиация общего назначения: самолеты

Примечание. Инструктивный материал относительно внедрения СУБП для международной авиации общего назначения содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Дос 9859) и отраслевых нормах и правилах.

4.2.1 СУБП эксплуатанта международной авиации общего назначения, выполняющего полеты тяжелых или турбореактивных самолетов согласно разделу 3 части II Приложения 6, соответствует масштабам и сложности полетов и отвечает критериям, установленным государством регистрации.

Примечание 1. Дополнительные положения, касающиеся критериев, устанавливаемых государством регистрации, содержатся в главе 3.

Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся обязанностей государства регистрации в связи с арендой, фрахтом и обменом, содержится в Руководстве по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора (Doc 8335). Инструктивный материал, касающийся передачи в соответствии со статьей 83 bis обязанностей государства регистрации государству, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта воздушных судов или, если он не имеет такого места деятельности, его постоянное местопребывание, содержится в Руководстве по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации (Doc 10059).

4.2.2 — Рекомендация. *СУБП должна как минимум включать:*

- a) процесс определения фактических и потенциальных источников опасности для безопасности полетов и оценки соответствующих рисков;*
- b) процесс разработки и предпринятия корректирующих действий, необходимых для поддержания приемлемого уровня безопасности полетов;*
- c) функцию обеспечения постоянного мониторинга и регулярной оценки адекватности и эффективности мер по управлению безопасностью полетов.*

ГЛАВА 5. СБОР, АНАЛИЗ, ЗАЩИТА, СОВМЕСТНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ДАННЫХ И ИНФОРМАЦИИ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И ОБМЕН ИМИ

Примечание. Цель данных требований — способствовать положений настоящей главы — обеспечить постоянный доступ к данным и информации о безопасности полетов в целях содействия деятельности по управлению безопасностью полетов путем сбора и анализа данных о безопасности полетов и оперативного и защищенного обмена информацией о безопасности полетов в рамках ГоеНБН.

5.1 Сбор Системы сбора и обработки данных о безопасности полетов

Системы представления данных

5.1.1 Государства создают системы сбора и обработки данных о безопасности полетов (ССОДБП) в целях обеспечения сбора, хранения, агрегирования и анализа данных и информации о безопасности полетов.

Примечание 1. ССОДБП означает системы обработки и представления данных, базы данных о безопасности полетов, методы обмена информацией и зарегистрированную информацию, включая, в частности:

- a) данные и информацию, относящиеся к расследованиям авиационных происшествий и инцидентов;*
- b) данные и информацию, относящиеся к расследованиям в области безопасности полетов, проводимым государственными полномочными органами или поставщиками авиационного обслуживания;*

- c) системы обязательного представления данных о безопасности полетов, указанные в п. 5.1.2;
- d) системы добровольного представления данных, указанные в п. 5.1.3;
- e) системы представления данных на индивидуальной основе, включая автоматизированные системы сбора данных, предусмотренные главой 3 части I Приложения 6, и неавтоматизированные системы сбора данных.

Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся ССОДБП, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

Примечание 3. Термин "база данных о безопасности полетов" может означать одну или несколько баз данных.

Примечание 4. ССОДБП может включать информацию от государства, отрасли и общедоступных источников, и используемые в ней методы сбора данных и информации о безопасности полетов могут основываться на реагирующих и проактивных методах.

Примечание 5. Положения, касающиеся представления данных о безопасности полетов в конкретных секторах содержатся в других Приложениях, PANS и SUPPS. Комплексный подход к сбору и анализу данных и информации о безопасности полетов из всех источников обеспечивает общепризнанные выгоды для эффективного внедрения ГосПБП.

~~5.1.15.1.2 Каждое государство создает~~ Государства создают систему обязательного представления данных об инцидентах в целях содействия сбору информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов о безопасности полетов, которая включает представление данных об инцидентах.

~~5.1.25.1.3 Каждое государство создает~~ Государства создают систему добровольного представления данных об инцидентах в целях содействия сбору информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении о безопасности полетов для сбора и анализа данных и информации о безопасности полетов, которые могут не фиксироваться в рамках системы обязательного представления данных об инцидентах о безопасности полетов.

~~5.1.35.1.4~~ **Рекомендация.** ~~С учетом Стандарта 5.3.1~~ Государственные полномочные органы, ответственные за внедрение ГосПБП, должны иметь доступ к соответствующей информации, имеющейся в системах представления данных об инцидентах, указанных ССОДБП, указанной в пп. 5.1.1 и 5.1.2, с целью содействия выполнению ими своих обязанностей в области безопасности полетов согласно принципам в добавлении 3.

~~Примечание 1.~~ К государственным полномочным органам, ответственным за внедрение ГосПБП, относятся полномочные органы по расследованию авиационных происшествий.

~~Примечание 2.~~ Каждому государству рекомендуется создавать другие системы сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях сбора информации о безопасности полетов, которая может не фиксироваться системами представления данных об инцидентах, упомянутыми выше в пп. 5.1.1 и 5.1.2.

5.2.35.1.5 Рекомендация. В ~~системах~~ базе данных о безопасности полетов следует использовать стандартные классификацию ~~форматы~~ в целях содействия обмену ~~данными~~ информацией о безопасности полетов и ее совместному использованию.

Примечание. Каждому ~~государству~~ Государствам рекомендуется использовать совместимую с ADREP систему. Дополнительная информация по ADREP содержится в главе 7 Приложения 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов".

5.2 Анализ данных и информации о безопасности полетов

~~5.2.1 Каждое государство создает и ведет базу данных о безопасности полетов в целях содействия проведению эффективного анализа полученной информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов, в том числе информации из своих систем представления данных об инцидентах, и в целях определения любых необходимых действий по повышению уровня безопасности полетов.~~

Примечание. Термин "база данных о безопасности полетов" может означать одну или несколько баз данных и может включать базу данных о происшествиях и инцидентах. Положения, касающиеся базы данных о происшествиях и инцидентах, включены в Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов". ~~Дополнительный инструктивный материал по базе данных о безопасности полетов также содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Доc 9859).~~

5.2.1 Государства вводят и осуществляют процесс для анализа данных и информации о безопасности полетов, получаемых из ССОДБП и соответствующих баз данных о безопасности полетов.

Примечание 1. Конкретные положения для государств, касающиеся выявления опасностей в рамках их процессов по управлению рисками для безопасности полетов и обеспечению безопасности полетов, содержатся в главе 3.

Примечание 2. Целью осуществляемого государством анализа данных и информации о безопасности полетов является выявление систематических и охватывающих всю деятельность опасностей, которые иным образом могут быть не выявлены с помощью процессов для анализа данных о безопасности полетов, осуществляемых отдельными поставщиками обслуживания и эксплуатантами.

Примечание 3. Этот процесс может включать прогностические методы анализа данных о безопасности полетов.

~~5.2.2 Рекомендация.~~ Каждому ~~государству~~ после определения предупредительных мер, необходимых для устранения фактических или потенциальных недостатков в обеспечении безопасности полетов, следует ввести эти меры и установить процесс мониторинга за ~~принятием и эффективностью таких мер.~~

~~Примечание.~~ Дополнительная информация, на которой должны основываться предупредительные меры, может содержаться в окончательных отчетах о расследовании авиационных происшествий и инцидентов.

5.2.3 **Рекомендация.** В системах баз данных следует использовать стандартные форматы в целях содействия обмену данными.

Примечание. Каждому государству рекомендуется использовать совместимую с ADREP систему.

5.3 Защита данных и информации о безопасности полетов

Примечание. В дополнении В изложены правовые принципы защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов.

5.3.1 Система добровольного представления данных об инцидентах носит некарательный характер и предусматривает защиту источников информации. Государства обеспечивают защиту данных и информации о безопасности полетов, полученных из систем добровольного представления данных о безопасности полетов и соответствующих источников согласно добавлению 3.

Примечание 1. Некарательный режим является основополагающим принципом добровольного представления данных. К источникам относятся отдельные лица и организации.

5.3.2 **Рекомендация.** Государства должны распространять указанную в п. 5.3.1 защиту на данные и информацию о безопасности полетов, полученные из систем обязательного сбора данных о безопасности полетов и соответствующих источников.

Примечание 21. Каждому государству рекомендуется содействовать добровольному представлению данных о событиях, которые могут оказать влияние на безопасность полетов, и поощрять его путем внесения по мере необходимости изменений в применяемые законодательство, правила и политику. Важнейшее значение для представления данных о безопасности полетов имеет создание для этого таких условий, при которых сотрудники и эксплуатационный персонал могут быть уверены в том, что за свои действия или упущения, обусловленные их подготовкой и опытом, они не понесут наказания.

Примечание 32. Инструктивный материал, касающийся систем обязательного и добровольного представления данных об инцидентах о безопасности полетов, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

5.3.2 **Рекомендация.** Государствам не следует предоставлять или использовать данные о безопасности полетов, упомянутые в пп. 5.1 и 5.2, в целях, не относящихся к безопасности полетов, кроме исключительных случаев, когда соответствующий полномочный орган определяет, в соответствии с национальным законодательством, что важность раскрытия или использования такой информации в любом конкретном случае превосходит те отрицательные последствия, которые могут иметь такие действия для безопасности полетов.

5.3.3 С учетом пп. 5.3.1 и 5.3.2 государства не предоставляют или используют данные или информацию о безопасности полетов, собранные, хранящиеся или анализируемые в соответствии с пп. 5.1 или 5.2 в целях, не относящихся к поддержанию или повышению уровня безопасности полетов, за исключением случаев, когда компетентный полномочный орган определяет в соответствии с добавлением 3, что применяется принцип освобождения.

5.3.4 Несмотря на п. 5.3.3 государствам не воспрепятствуется использовать данные или информацию о безопасности полетов для принятия предупредительных, корректирующих мер или мер по устранению недостатков, которые необходимы для поддержания или повышения уровня безопасности полетов.

Примечание. Конкретное положение, призванное гарантировать отсутствие противоречия с положениями в Приложении 13 о защите относящихся к расследованию записей, содержится в п. 1.2 добавления 3.

5.3.5 Государства принимают необходимые меры, включая содействие формированию позитивной культуры безопасности полетов, направленные на поощрение представления данных о безопасности полетов с помощью указанных в пп. 5.1 и 5.3 систем.

Примечание 1. Инструктивный материал, касающийся позитивной культуры безопасности полетов, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

5.3.6 **Рекомендация.** Государствам следует способствовать и содействовать представлению данных о безопасности полетов путем внесения по мере необходимости изменений в свои соответствующие законодательства, правила и политику.

5.3.7 **Рекомендация.** В целях содействия выполнению требования, указанного в п. 5.3.3, государствам следует заключать и использовать надлежащие предварительные договоренности между своими полномочными органами и государственными ведомствами, ответственными за безопасность полетов, и органами, ответственными за отправление правосудия. Такие договоренности должны учитывать принципы, указанные в добавлении 3.

Примечание. Эти договоренности могут быть формально закреплены в законодательстве, протоколах, соглашениях или меморандумах о взаимопонимании.

5.4 ~~Обмен информацией~~ Совместное использование информации о безопасности полетов и обмен ею

Примечание. Совместное использование означает передачу информации, а обмен означает передачу информации и получение таковой в ответ.

5.4.1 **Рекомендация.** ~~Если государство при анализе информации, содержащейся в его базе данных ССОДБП, выявляет вопросы безопасности полетов, представляющие интерес для других государств, то данному государству следует~~ данное государство как можно скорее ~~направить~~ направляет такую связанную с безопасностью полетов информацию этим государствам. Прежде чем совместно использовать такую информацию, государства согласовывают уровень защиты и условия, на которых информация о безопасности полетов будет использоваться. Уровень защиты и условия соответствуют добавлению 3.

5.4.2 **Рекомендация.** ~~Каждому государству следует поощрять~~ Государства поощряют создание сетей ~~коллективного совместного~~ использования информации о безопасности полетов или обмена ею среди всех пользователей авиационных систем и ~~содействовать~~ содействуют ~~свободному~~ совместному использованию и обмену информацией о ~~фактических и потенциальных~~ недостатках в области обеспечения безопасности полетов, если национальным законодательством не предусмотрено иное.

Примечание. Для облегчения обмена данными требуются стандартные определения, классификации и форматы. Инструктивный материал, касающийся технических требований к таким сетям коллективного использования информации, предоставляется ИКАО. Справочный материал, содержащий дополнительные сведения об обмене информацией о безопасности полетов, содержится в Кодексе поведения ИКАО в отношении обмена информацией о

безопасности полетов и ее использования, приведенном в Глобальном плане обеспечения безопасности полетов (Doc 10004).

ДОБАВЛЕНИЕ 1. КРИТИЧЕСКИЕ ЭЛЕМЕНТЫ (КЭ) ГОСУДАРСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(см. пп. 3.2 главы 3)

Примечание 1. Инструктивный материал по критическим элементам системы, которая позволяет государству выполнять свои обязанности в отношении организации контроля за обеспечением безопасности полетов, содержится в Руководстве по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть А. Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой (Doc 9734).

Примечание 2. Термин "соответствующие полномочные органы или ведомства" используется как родовое понятие и включает все полномочные органы, ответственные за организацию управления безопасностью полетов и контроля за обеспечением безопасности полетов, которые могут быть созданы государством государствами как отдельные учреждения, такие как—ведомства гражданской авиации, аэропортовые полномочные органы, органы ОВД, полномочный орган по расследованию авиационных происшествий и метеорологический полномочный орган.

Примечание 3. КЭ системы ГКБП применяются, в соответствующих случаях, к полномочным органам, выполняющим функции надзора за обеспечением безопасности полетов, а также к полномочным органам, осуществляющим расследование авиационных происшествий и инцидентов или другие виды государственной деятельности по управлению безопасностью полетов.

Примечание 34. Положения, касающиеся контроля за обеспечением эксплуатантами безопасности полетов, содержатся в добавлении 5 к части I Приложения 6 и добавлении I к части III Приложения 6.

Примечание 4. В контексте настоящего добавления термин "поставщик обслуживания" относится к организациям, перечисленным в п. 3.1.3 главы 3.

1. Основное авиационное законодательство (КЭ-1)

1.1 Государство принимает Государства принимают всеобъемлющий и эффективный закон об авиации, соответствующий масштабам и сложности соизмеримый с масштабами и сложностью их авиационной деятельности—государства и соответствующий требованиям, содержащимся в Конвенции о международной гражданской авиации, который позволяет государству регулировать деятельность осуществлять контроль и управление деятельностью в области безопасности гражданской авиации и обеспечивать соблюдение правил через посредство соответствующих полномочных органов или ведомств, созданных для этих целей.

Примечание. Это включает обеспечение актуальности закона об авиации и его соответствия деятельности государства в этой области.

1.2 Закон об авиации предусматривает доступ персонала, осуществляющего функции контроля за обеспечением безопасности полетов, к воздушным судам, производственной деятельности, средствам и службам, персоналу и соответствующей учетной документации, если

применимо, ~~поставщиков обслуживания~~ лиц и организаций, осуществляющих авиационную деятельность.

2. Конкретные правила эксплуатации (КЭ-2)

~~Государство принимает~~ Государства принимают правила, вводящие минимальные национальные требования, вытекающие из основного авиационного законодательства, в отношении стандартизированных эксплуатационных процедур, продуктов, услуг, оборудования и инфраструктуры в соответствии с Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации.

Примечание. Термин "правила" используется как родовое понятие и включает инструкции, правила, указы, директивы, своды законов, требования, политику и распоряжения, не ограничиваясь перечисленным.

3. Государственная система и функции (КЭ-3)

3.1 ~~Государство создает, в соответствующих случаях~~ Государства создают, по необходимости, соответствующие полномочные органы или ведомства, которые располагают достаточным квалифицированным персоналом и адекватными финансовыми ресурсами для управления безопасностью полетов.

3.2 ~~Каждый государственный полномочный орган или ведомство имеет~~ Государственные полномочные органы или ведомства имеют заявленные функции и цели в области безопасности полетов для выполнения ~~его~~ своих обязанностей по управлению безопасностью полетов.

Редакционное примечание. Взято из второго предложения в п. 1.1 дополнения А

Примечание. Это предусматривает участие государственных авиационных организаций в конкретной деятельности по управлению безопасностью полетов в государстве и определении роли, ответственности и взаимоотношений этих организаций.

3.23.3 **Рекомендация.** ~~Государству~~ Государствам следует принимать необходимые меры, например, в части вознаграждения и условий службы, для обеспечения найма и сохранения квалифицированного персонала, осуществляющего функции контроля за обеспечением безопасности полетов.

3.33.4 ~~Государство обеспечивает~~ Государства обеспечивают предоставление персоналу, осуществляющему функции контроля за обеспечением безопасности полетов, инструктивного материала, в котором рассматриваются вопросы этики, умения вести себя и предупреждения фактических или предполагаемых конфликтов интересов при выполнении официальных обязанностей.

3.43.5 **Рекомендация.** ~~Государству~~ Государствам следует использовать соответствующую методiku для определения своих штатных потребностей в отношении персонала, осуществляющего функции контроля за обеспечением безопасности полетов, с учетом масштабов и сложности деятельности гражданской авиации ~~в этом государстве~~ этих государствах.

Примечание. Кроме того, добавление 5 к части I Приложения 6 и добавление 1 к части III Приложения 6 предусматривают использование государством эксплуатанта соответствующей

методики для определения его требований к укомплектованию инспекторским составом. Инспекторы относятся к персоналу, осуществляющему функции контроля за обеспечением безопасности полетов.

4. Квалифицированный технический персонал (КЭ-4)

4.1 ~~Государство устанавливает~~ Государства устанавливают минимальные требования к квалификации технического персонала, осуществляющего функции ~~контроля за обеспечением в области~~ безопасности полетов, и предусматривает надлежащую начальную подготовку и переподготовку для поддержания и повышения его квалификации на желательном уровне.

4.2 ~~Государство вводит~~ Государства вводят систему учета подготовки ~~технического персонала~~.

5. Технический инструктивный материал, средства и предоставление важной с точки зрения безопасности полетов информации (КЭ-5)

5.1 ~~Государство предоставляет~~ Государства предоставляют техническому персоналу надлежащие средства, всеобъемлющие и обновленные технические и инструктивные материалы и процедуры, важную с точки зрения безопасности полетов информацию, инструменты и оборудование, а также, в соответствующих случаях, транспортные средства для эффективного и упорядоченного выполнения своих функций по контролю за обеспечением безопасности полетов в соответствии с установленными процедурами.

5.2 ~~Государство предоставляет~~ Государства предоставляют авиационной отрасли технический инструктивный материал по выполнению соответствующих правил.

6. Обязательства по выдаче свидетельств, сертификации, выдаче разрешений и/или утверждению (КЭ-6)

~~Государство вводит~~ Государства вводят документально оформленные процессы и процедуры для обеспечения того, чтобы ~~персонал~~ лица и организации, выполняющие авиационную деятельность, отвечали установленным требованиям, прежде чем им будет разрешено осуществлять права, предусмотренные свидетельством, сертификатом, разрешением ~~и/или~~ утверждением на проведение соответствующей авиационной деятельности.

7. Обязательства по надзору (КЭ-7)

~~Государство вводит~~ Государства вводят документально оформленные процессы путем подготовки и планирования инспекций, проверок и мер непрерывного мониторинга, позволяющих с проактивных позиций убедиться в том, что обладатели авиационных свидетельств, сертификатов, разрешений ~~и/или~~ утверждений продолжают отвечать установленным требованиям. Сюда входит надзор за назначенным полномочным органом персоналом, осуществляющим от его имени функции контроля за обеспечением безопасности полетов.

8. Разрешение проблем безопасности полетов (КЭ-8)

8.1 ~~Государство не использует~~ Государства используют документально оформленный процесс для принятия соответствующих ~~корректирующих~~ действий, включая правоприменительные меры, в целях разрешения выявленных проблем безопасности полетов.

8.2 Государство обеспечивает Государства обеспечивают своевременное разрешение выявленных проблем безопасности полетов посредством системы, в рамках которой контролируется и регистрируется достигнутый прогресс, включая действия, предпринятые экипажем лицами и организациями, осуществляющими авиационную деятельность, по разрешению этих проблем.

ДОБАВЛЕНИЕ 2. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ РАМКИ ДЛЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ (СУБП)

(см. п. 4.1.1 главы 4)

Примечание 1. Инструктивный материал по реализации концептуальных рамок для СУБП содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

Примечание 2. В контексте настоящего добавления термин "поставщик обслуживания" относится к организациям, перечисленным в п. 3.1.3 главы 3. Взаимодействие поставщиков обслуживания с другими организациями может внести существенный вклад в обеспечение безопасности предоставляемых ими продуктов или услуг. Инструктивный материал по управлению взаимодействием в части, касающейся СУБП, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

Примечание 3. В контексте настоящего добавления в том, что касается поставщиков обслуживания, под "ответственностью" понимается "обязательство", которое делегировать нельзя, а под "обязанностями" – функции и виды деятельности, которые делегировать можно.

В настоящем добавлении изложены концептуальные рамки для внедрения и поддержания функционирования СУБП. Концептуальные рамки состоят из 4 компонентов и 12 элементов, отражающих минимальные требования к внедрению СУБП.

1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов:

- 1.1 Обязательства и ответственность руководства.
- 1.2 Иерархия ответственности за безопасность и обязанности в области обеспечения безопасности полетов.
- 1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов.
- 1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки.
- 1.5 Документация по СУБП.

2. Управление рисками для безопасности полетов:

- 2.1 Выявление источников опасности.
- 2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов.

3. Обеспечение безопасности полетов:

- 3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов.
- 3.2 Осуществление изменений.
- 3.3 Постоянное совершенствование СУБП.

4. Популяризация вопросов безопасности полетов:

- 4.1 Подготовка кадров и обучение.
- 4.2 Обмен информацией о безопасности полетов.

1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов

1.1 Обязательства и ответственность руководства

1.1.1 Поставщик обслуживания определяет свою политику в области обеспечения безопасности полетов в соответствии с международными и национальными требованиями. Политика в области обеспечения безопасности полетов:

- a) отражает обязательство организации по обеспечению безопасности полетов, включая содействие формированию позитивной культуры безопасности полетов;
- b) содержит четкое заявление о предоставлении ресурсов, необходимых для реализации политики в области безопасности полетов;
- c) включает процедуры отчетности в области безопасности полетов;
- d) четко указывает, какие виды поведения при осуществлении поставщиком обслуживания авиационной деятельности являются недопустимыми, и обстоятельства, при которых не будут приниматься дисциплинарные меры;
- e) подписывается ответственным руководителем организации;
- f) рассылается по всей организации с утверждающей надписью на видном месте;
- g) периодически пересматривается на предмет сохранения актуальности и соответствия деятельности поставщика обслуживания.

1.1.2 Поставщик обслуживания, надлежащим образом учитывая свою политику в области обеспечения безопасности полетов, определяет цели обеспечения безопасности полетов. Цели обеспечения безопасности полетов:

- a) создают основу для мониторинга эффективности обеспечения безопасности полетов и определения ее показателей, как предусмотрено п. 3.1.2;
- b) отражают обязательство поставщика обслуживания по поддержанию или постоянному повышению общей эффективности СУБП;
- c) доводятся до сведения всей организации;
- d) периодически пересматриваются на предмет сохранения актуальности и соответствия деятельности поставщика обслуживания.

Примечание. Инструктивный материал по определению целей обеспечения безопасности полетов содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

1.2 Иерархия ответственности за безопасность и обязанности в области обеспечения безопасности полетов

Поставщик обслуживания:

- a) определяет ответственного руководителя, который, независимо от других выполняемых им функций, несет окончательную ответственность от имени организации за внедрение и поддержание функционирования эффективной СУБП;
- b) устанавливает четкую иерархию ответственности во всей организации, включая прямую ответственность старших руководителей за безопасность полетов;
- c) определяет ответственность обязанности всех руководителей, независимо от других выполняемых ими функций, а также ответственность сотрудников в отношении за эффективность эффективности организации в области обеспечения безопасности полетов в рамках СУБП;
- d) документально оформляет и доводит до сведения всех сотрудников организации обязанности, иерархию ответственности, обязанности и полномочия в области обеспечения безопасности полетов;
- e) определяет уровень руководителей, уполномоченных принимать решения относительно приемлемости рисков для безопасности полетов.

1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов

Поставщик обслуживания назначает руководителя, отвечающего за безопасность полетов и обеспечивающего внедрение и поддержание функционирования эффективной СУБП.

Примечание. В зависимости от масштабов деятельности поставщика обслуживания и сложности предоставляемых им авиационных продуктов или услуг обязанности по внедрению и поддержанию функционирования СУБП могут быть возложены на одно или нескольких лиц, выполняющих функцию руководителя службы обеспечения безопасности полетов, что может быть их единственной функцией или функцией, совмещенной с выполнением других служебных обязанностей, если при этом не возникает конфликта интересов.

1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки

Поставщик обслуживания, от которого требуется создание и поддержание актуальности плана мероприятий на случай аварийной обстановки, обусловленной авиационным происшествием или инцидентом, связанным с эксплуатацией воздушных судов, или другой чрезвычайной ситуацией в авиации, обеспечивает надлежащую координацию плана мероприятий на случай аварийной обстановки с планами мероприятий на случай аварийной обстановки организаций, с которыми он взаимодействует при предоставлении своих продуктов и услуг.

1.5 Документация по СУБП

1.5.1 Поставщик обслуживания разрабатывает план внедрения СУБП, официально одобренный организацией, в котором определяется подход организации к управлению безопасностью полетов, обеспечивающий достижение организацией ее целей в области безопасности полетов.

~~4.5.2~~1.5.1 Поставщик обслуживания разрабатывает и ~~ведет документацию~~ обновляет руководство по СУБП, содержащую следующую информацию:

- a) политику и цели в области обеспечения безопасности полетов;
- b) требования к СУБП;
- c) процессы и процедуры СУБП; и
- d) иерархию ответственности, обязанности и полномочия в отношении процессов и процедур СУБП;
- e) ~~результаты функционирования СУБП.~~

~~4.5.3~~1.5.2 Поставщик обслуживания разрабатывает и обновляет ~~руководство~~ документацию оперативного учета по СУБП, являющееся частью документации по СУБП.

Примечание. В зависимости от масштабов деятельности поставщика обслуживания и сложности предоставляемых им авиационных продуктов или услуг руководства по СУБП и документация оперативного учета по СУБП могут представлять собой отдельные документы или являться составной частью других документов (или документации) организации, которые ведет поставщик обслуживания.

2. Управление рисками для безопасности полетов

2.1 Выявление источников опасности

2.1.1 Поставщик обслуживания определяет и осуществляет процесс, ~~обеспечивающий~~ выявление источников опасности, связанных с авиационными продуктами или услугами, которые он предоставляет.

2.1.2 Выявление источников опасности основывается на сочетании реагирующих, и проактивных и прогностических методов сбора данных о безопасности полетов.

2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов

Поставщик обслуживания определяет и осуществляет процесс, обеспечивающий анализ, оценку и контроль рисков для безопасности полетов, связанных с выявленными источниками опасности.

Примечание. Этот процесс может включать прогностические методы анализа данных о безопасности полетов.

3. Обеспечение безопасности полетов

3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов

3.1.1 Поставщик обслуживания разрабатывает и применяет методы проверки эффективности обеспечения организацией безопасности полетов и подтверждения действенности средств контроля рисков для безопасности полетов.

Примечание. Процесс внутреннего аудита является одним из средств контроля за соблюдением нормативных положений по безопасности полетов, являющимся основой, на которой строится СУБП, и оценки действенности этих мер контроля рисков для обеспечения безопасности полетов и эффективности СУБП. Инструктивный материал, касающийся масштабов процесса внутреннего аудита, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

3.1.2 Эффективность обеспечения поставщиком обслуживания безопасности полетов устанавливается по отношению к показателям и целевым уровням эффективности обеспечения безопасности полетов в рамках СУБП в целях обеспечения выполнения задач организации в области безопасности полетов.

3.2 Осуществление изменений

Поставщик обслуживания разрабатывает и осуществляет процесс, направленный на выявление изменений, которые могут повлиять на уровень рисков для безопасности полетов, связанных с предоставляемыми им авиационными продуктами или услугами, определяет риски для безопасности полетов, которые могут быть вызваны этими изменениями, и управляет такими рисками.

3.3 Постоянное совершенствование СУБП

Поставщик обслуживания проводит мониторинг и оценку эффективности процессов в рамках своей СУБП в целях поддержания или дальнейшего повышения общей эффективности СУБП.

4. Популяризация вопросов безопасности полетов

4.1 Подготовка кадров и обучение

4.1.1 Поставщик обслуживания разрабатывает и выполняет программу подготовки кадров в области безопасности полетов, которая обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках СУБП.

4.1.2 Рамки программы подготовки в области безопасности полетов соответствуют степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования СУБП.

4.2 Обмен информацией о безопасности полетов

Поставщик обслуживания разрабатывает и применяет официальные средства обмена информацией о безопасности полетов, которые:

- a) обеспечивают ознакомление сотрудников с СУБП в объеме, соразмерном занимаемым ими должностям;
- b) предоставляют важную с точки зрения безопасности полетов информацию;
- c) разъясняют причины предпринятия конкретных действий ~~необеспеченно~~ в целях повышения уровня безопасности полетов;
- d) разъясняют причины введения или изменения процедур обеспечения безопасности полетов.

Редакционное примечание. Полностью исключить дополнение А

**ДОПОЛНЕНИЕ А. — КОНЦЕНТУАЛЬНЫЕ РАМКИ
ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ
ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (ГосНБП)
(см. п. 3.1.1 главы 3)**

**ДОПОЛНЕНИЕ В. — ПРАВОВЫЕ ДОБАВЛЕНИЕ 3. ПРИНЦИПЫ
ЗАЩИТЫ ИНФОРМАЦИИ ИЗ СИСТЕМ СБОРА
И ОБРАБОТКИ ДАННЫХ И ИНФОРМАЦИИ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ
И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ИСТОЧНИКОВ
(см. п. 5.3 главы 5)**

1. Введение

~~1.1 Примечание 1. Защита данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников от ненадлежащего использования является важным элементом обеспечения постоянного доступа к ней им, поскольку использование данных и информации о безопасности полетов в других целях, помимо не относящихся к поддержанию и/или повышению уровня безопасности полетов, может затруднить получение такой таких данных и информации в будущем со значительными негативными последствиями для безопасности полетов. Этот факт был признан 35-й сессией Ассамблеи ИКАО, которая отметила, что существующие национальные законодательные нормы и правила во многих государствах могут неадекватно отражать методы защиты информации о безопасности полетов от ненадлежащего использования.~~

~~1.3 Примечание 2. Поскольку Ввиду того, что в государствах существуют различные правовые системы, правовые принципы должны обеспечивать возможность использования государствами гибкого подхода государства используют гибкий подход к составлению своих законодательных норм и правил, отражающих их национальную политику и практику.~~

~~1.2 Примечание 3. Поэтому Принципы, изложенные в настоящем дополнении добавлении, призваны помочь государствам устанавливать и принимать национальные законодательные нормы, и правила и политику для обеспечения защиты данных и информации о безопасности полетов, поступающей из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов (ССОДБП), а также соответствующих источников, с учетом требований надлежащего отправления правосудия и необходимых мер по поддержанию и/или повышению уровня безопасности полетов.~~

~~Примечание 4. Цель заключается в предотвращении ненадлежащего использования обеспечении постоянного доступа к данным и информации о безопасности полетов, полученной исключительно путем ограничения их использования в целях, не относящихся к поддержанию или повышению повышения уровня безопасности полетов.~~

~~1.3 Поскольку в государствах существуют различные правовые системы, правовые принципы должны обеспечивать возможность использования государствами гибкого подхода к составлению своих законодательных норм и правил, отражающих национальную политику и практику.~~

~~1.4 Поэтому рекомендации, изложенные в настоящем дополнении, сформулированы в виде ряда принципов, разработанных на основе примеров национальных законодательных норм и~~

правил, представленных государствами. Концепции, заложенные в этих принципах, могут быть адаптированы или модифицированы таким образом, чтобы они отражали конкретные потребности государства, принимающего законы и правила, в целях защиты информации о безопасности полетов.

1.5 В настоящем дополнении:

- а) *информация о безопасности полетов* означает информацию, содержащуюся в ССОДБН, созданных исключительно для целей повышения уровня безопасности полетов, и подлежащую защите с учетом конкретных условий, оговоренных ниже в п. 3.1;
- б) *ненадлежащее использование* означает использование информации о безопасности полетов для целей, отличных от целей, в которых она собиралась, а именно, использование информации для проведения дисциплинарного, гражданского, административного и уголовного разбирательства в отношении эксплуатационного персонала и/или предание гласности этой информации;
- в) ССОДБН означает системы обработки и представления информации, базы данных, методы обмена информацией и регистрации информации, которые включают:
 - 1) записи, относящиеся к расследованиям авиационных происшествий и инцидентов, предусмотренные главой 5 Приложения 13;
 - 2) системы обязательного представления данных об инцидентах, предусмотренные в п. 5.1 главы 5 настоящего Приложения;
 - 3) системы добровольного представления данных об инцидентах, предусмотренные в п. 5.1 главы 5 настоящего Приложения;
 - 4) системы представления данных на индивидуальной основе, включая автоматизированные системы сбора данных, предусмотренные главой 3 части I Приложения 6, и неавтоматизированные системы сбора данных.

Примечание. Информация о системах сбора и обработки данных о безопасности полетов содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

21. Общие принципы

2.1 Единственная цель защиты информации о безопасности полетов от ненадлежащего использования заключается в обеспечении постоянного доступа к ней, с тем чтобы гарантировать возможность принятия надлежащих и своевременных предупредительных мер и повысить уровень безопасности полетов.

2.2 Защита информации о безопасности полетов не ставит целью вмешательство в процессе надлежащего отправления правосудия в государствах.

2.3 Национальные законодательные нормы и правила, защищающие информацию о безопасности полетов, должны обеспечивать приемлемый баланс между необходимостью защиты информации о безопасности полетов в целях повышения уровня безопасности полетов и требованиями надлежащего отправления правосудия.

1.1 Государства посредством национального законодательства, правил и политики, направленных на защиту данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников, гарантируют, чтобы:

- a) был обеспечен приемлемый баланс между необходимостью защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников в целях поддержания или повышения уровня безопасности полетов и необходимостью надлежащего отправления правосудия;
- b) данные и информация о безопасности полетов и соответствующие источники были защищены в соответствии с настоящим добавлением;
- c) были оговорены условия, при которых данные, информация о безопасности полетов и соответствующие источники подлежат защите;
- d) данные и информация о безопасности полетов остались доступными в целях поддержания или повышения уровня безопасности полетов.

~~2.2 Примечание. Защита данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников не ставит целью вмешательство в процесс надлежащего отправления правосудия в государствах или в процесс поддержания или повышения уровня безопасности полетов.~~

1.2 В том случае, когда согласно Приложению 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" назначается расследование, перечисленные в п. 5.12 Приложения 13 записи, относящиеся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов, подлежат предусмотренным в указанном пункте мерам защиты, а не мерам защиты, обеспечиваемым настоящим Приложением.

~~2.4 Национальные законодательные нормы и правила, защищающие информацию о безопасности полетов, должны исключать возможность ее ненадлежащего использования.~~

~~2.5 Защита конфиденциальной информации о безопасности полетов с учетом конкретно оговоренных условий является составной частью обязанностей государства по обеспечению безопасности полетов.~~

32. Принципы защиты

~~3.1 Информация о безопасности полетов должна защищаться от ненадлежащего использования с учетом конкретно оговоренных условий, которые должны включать как минимум следующее: сбор информации осуществляется исключительно в целях безопасности полетов, а раскрытие информации будет препятствовать обеспечению постоянного доступа к ней.~~

2.1 Государства гарантируют, что данные или информация о безопасности полетов не используются:

- a) для проведения дисциплинарного, гражданского, административного и уголовного разбирательства в отношении сотрудников, эксплуатационного персонала или организаций;
- b) для predания гласности; или

- с) в любых целях, не относящихся к поддержанию или повышению уровня безопасности полетов;

за исключением случаев, когда применяется принцип освобождения.

2.2 Государства обеспечивают защиту данных, информации о безопасности полетов и соответствующих источников, гарантируя, что:

- 3.2a) Защита определяется ~~должна конкретно определяться для каждой ССОДБН с учетом характера содержащейся в ней~~ данных и информации о безопасности полетов;
- 3.3b) ~~С учетом конкретно оговоренных условий для защиты конфиденциальной~~ данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников ~~должна вводиться~~ вводится официальная процедура;
- 3.4c) ~~данные и информация о безопасности полетов не следует~~ будут использоваться в других целях, помимо тех, ~~в для которых она собиралась.~~ они собирались;
- 3.5d) при условии применения принципа освобождения ~~Для целей дисциплинарного, гражданского, административного и уголовного разбирательства данные и информация о безопасности полетов должна~~ будут использоваться лишь при наличии соответствующих официальных гарантий, ~~предусмотренных национальным законодательством.~~

Примечание 1. Официальная процедура может предусматривать, чтобы любое лицо, заинтересованное в сообщении данных или информации о безопасности полетов, предоставляло обоснование для их раскрытия.

Примечание 2. Официальные гарантии включают правовые ограничения, такие как охранные судебные приказы, закрытые разбирательства, конфиденциальное внесудебное заседание и обезличение данных для использования или раскрытия информации о безопасности полетов в судебных или административных слушаниях дела.

43. Принципы освобождения

Освобождение от защиты ~~данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников должно предоставляться лишь~~ предоставляется в соответствии с национальным законодательством и правилами ~~только~~ в тех случаях, когда компетентный полномочный орган:

- а) определяет, что имеются ~~доказательства того~~ факты и обстоятельства, обоснованно свидетельствующие о том, что событие возможно вызвано действием или упущением, которое, согласно национальному законодательству, ~~совершено с намерением причинить ущерб или совершено с осознанием вероятности последующего ущерба, что эквивалентно неосторожному поведению, крайней халатности или преднамеренному нарушению~~ представляет собой крайнюю халатность, преднамеренное нарушение или преступные действия;
- б) по мнению соответствующего полномочного органа, обстоятельства обоснованно свидетельствуют о том, что событие могло быть вызвано действием, совершенным с намерением причинить ущерб, или действием, совершенным с осознанием вероятности последующего ущерба, что эквивалентно неосторожному поведению, крайней халатности или преднамеренному нарушению; или

- е) в результате рассмотрения соответствующий полномочный орган данных или информации о безопасности полетов приходит к выводу о том, что их раскрытие необходимо для надлежащего отправления правосудия и что важность их раскрытия такой информации превосходит те отрицательные последствия внутри страны и в международном масштабе, которые могут иметь такие действия для сбора и наличия данных и информации о безопасности полетов в будущем; или
- с) в результате рассмотрения данных или информации о безопасности полетов приходит к выводу о том, что их раскрытие необходимо для поддержания или повышения уровня безопасности полетов и что важность их раскрытия превосходит те отрицательные последствия внутри страны и в международном масштабе, которые могут иметь такие действия для сбора и наличия данных и информации о безопасности полетов в будущем.

Примечание 1. При принятии указанного решения компетентный полномочный орган принимает во внимание согласие источника данных и информации о безопасности полетов.

Примечание 2. Для различных обстоятельств могут быть назначены различные компетентные полномочные органы. К компетентным полномочным органам могут, в частности, относиться судебные органы или органы, на которые в ином случае возложены обязанности в области авиации, определенные в соответствии с национальным законодательством.

54. Раскрытие информации

5.1 При условии соблюдения изложенных выше принципов защиты и освобождения любое лицо, которое добивается раскрытия информации о безопасности полетов, должно обосновать мотивы ее разглашения.

4.1 Государства, в которых существуют законы о праве на информацию, в контексте запросов о раскрытии информации устанавливают исключения, не позволяющие раскрытие информации, для гарантирования неприкосновенной конфиденциальности добровольно представленных данных и информации о безопасности полетов.

Примечание. Законодательные нормы, правила и политика, широко известные как законы о праве на информацию (свобода информации, открытые архивы или законы об открытом обсуждении всех государственных вопросов), позволяют предавать гласности информацию, находящуюся в ведении государства.

5.2 Следует определить официальные критерии раскрытия. 4.2 В тех случаях, когда раскрытие информации о безопасности полетов, которые должны включать, как минимум, следующее осуществляется в соответствии с разделом 3, государства гарантируют, что:

- а) раскрытие информации о безопасности полетов необходимо для устранения условий, негативно влияющих на безопасность полетов, и/или для изменения политики и правил;
- б) раскрытие информации о безопасности полетов не должно препятствовать ее получению в будущем в целях повышения уровня безопасности полетов;

- ea) раскрытие соответствующих данных личного характера, содержащихся в данных и/или информации о безопасности полетов, осуществляется в соответствии с нормами права, охраняющими неприкосновенность личной жизни; или
- eb) раскрытие данных и/или информации о безопасности полетов осуществляется в обезличенной, краткой или сводной форме.

65. Обязанности хранителя данных и информации о безопасности полетов

5.1 Государства предусматривают назначение в В каждой ССОДБП—должен назначаться хранитель информации, который обеспечивает защиту данных и информации о безопасности полетов в соответствии с применимыми положениями настоящего добавления. Хранитель информации о безопасности полетов обязан обеспечивать все возможные виды защиты от раскрытия информации, за исключением тех случаев, когда:

- a) хранитель информации о безопасности полетов получил согласие составителя информации на ее раскрытие или
- b) хранитель информации о безопасности полетов убедился в том, что разглашение информации о безопасности полетов производится в соответствии с принципами освобождения.

Примечание. Хранитель информации может означать лицо или организацию.

76. Защита зарегистрированной информации данных

Примечание 1. Учитывая, что предусматриваемые национальным законодательством записи окружающей обстановки на рабочем месте, такие как например, записи бортовых речевых самописцев (CVR) или записи фоновых переговоров и звуковой обстановки на рабочих местах в диспетчерских пунктах, могут рассматриваться как вмешательство в личную жизнь эксплуатационного персонала, которому не подвергаются специалисты других профессий.

Примечание 2. Положения о защите записей бортового самописца и записей, представляемых органами управления воздушным движением, в ходе расследований, проводимых в соответствии с Приложением 13, содержатся в указанном документе. Положения о защите записи бортовых самописцев во время нормальных операций содержатся в Приложении 6.

- a) при условии соблюдения изложенных выше принципов защиты и освобождения производимые в соответствии с законодательством записи окружающей обстановки на рабочем месте следует рассматривать в национальных законах и правилах как конфиденциальную защищенную информацию, т. е. как информацию, заслуживающую усиленной защиты;
- b) в национальных законах и правилах следует предусматривать конкретные меры защиты таких записей в том, что касается их конфиденциальности и широкого доступа к ним. Такие конкретные меры защиты производимые в соответствии с законодательством записей на рабочем месте могут предусматривать вынужден указаний о том, что они не подлежат преданию гласности.

6.1 Государства в национальном законодательстве и правилах предусматривают конкретные меры защиты, касающиеся конфиденциальности и предания гласности записей окружающей обстановки на рабочем месте.

6.2 Государства в национальном законодательстве и правилах рассматривают записи окружающей обстановки на рабочем месте как конфиденциальные защищенные данные, подпадающие под действие принципов защиты и освобождения, указанных в настоящем добавлении.

— КОНЕЦ —