



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: +1-514-954-8080

Ref.: AN 8/3-13/30

8 апреля 2013 года

Содержание: принятие Приложения 19

Требуемые действия: а) уведомить о любом несогласии до 15 июля 2013 года; б) уведомить о любых различиях и соблюдении до 14 октября 2013 года; в) рассмотреть возможность использования электронной системы представления информации о различиях (EFOD) для уведомления о различиях и соблюдении

1. Имею честь сообщить, что 15 февраля 2013 года на 4-м заседании своей 198-й сессии Совет принял *Международные стандарты и Рекомендуемую практику "Управление безопасностью полетов"* (Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации). Тексты Приложения и резолюции о принятии имеются в виде дополнений к электронной версии данного письма государствам в ICAO-NET (<http://portal.icao.int>), где можно получить доступ ко всем другим соответствующим документам.

2. Принимая Приложение 19, Совет установил 15 июля 2013 года в качестве даты вступления его в силу, за исключением любой части, в отношении которой большинство Договаривающихся государств заявит о своем несогласии до этой даты. Кроме того, Совет постановил, что Приложение 19 в том объеме, в каком оно вступает в силу, начнет применяться с 14 ноября 2013 года.

3. Приложение 19 вытекает из рекомендаций специального совещания Группы экспертов по управлению безопасностью полетов (SMP/SM/1):

4. В новом Приложении 19 сведены воедино всеобъемлющие положения об управлении безопасностью полетов из Приложения 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*, Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*, Приложения 8 *"Летная годность воздушных судов"*, Приложения 11 *"Обслуживание воздушного движения"*, Приложения 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"* и Приложения 14 *"Аэродромы"*, том I *"Проектирование и эксплуатация аэродромов"*. Сведение воедино существующих положений об управлении безопасностью полетов в одно Приложение устранил дублирование SARPS, которые в настоящее время существуют в других Приложениях. В дополнении D содержится таблица, в которой приведены источники положений Приложения 19. Кроме того, в дополнении E содержится дополнительная информация о Приложении 19, указаны соответствующие результирующие поправки к существенным Приложениям и приводится материал в поддержку реализации SARPS по управлению безопасностью полетов.

5. В соответствии с резолюцией о принятии прошу вас:

- а) до 15 июля 2013 года сообщить мне, намерено ли ваше правительство заявить о несогласии с какой-либо частью принятых SARPS Приложения 19, используя для этой цели форму, приведенную в дополнении А. Просьба принять к сведению, что

представлять следует только заявления о несогласии и что непредставление вами ответа будет рассматриваться как согласие с Приложением 19;

- b) до 14 октября 2013 года сообщить мне, используя приведенную в дополнении В форму:
- 1) о любых различиях, которые будут иметь место на 14 ноября 2013 года между национальными правилами или практикой вашего правительства и положениями Приложения 19 в целом, а впоследствии – о любых других различиях, которые могут возникнуть;
 - 2) дату или даты, к которым ваше правительство обеспечит выполнение положений Приложения 19 в целом.

6. Относительно упомянутой в п. 5 а) выше просьбы следует иметь в виду, что заявление о несогласии с Приложением 19 или любой его 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. Что касается упомянутой в п. 5 b) выше просьбы, то также следует иметь в виду, что Совет на 3-м заседании своей 192-й сессии, состоявшемся 4 марта 2011 года, согласился, что до завершения разработки конкретной политики и эксплуатационных процедур, регламентирующих использование EFOD, эта система будет использоваться в качестве альтернативного средства представления информации о различиях применительно ко всем Приложениям, за исключением Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" и Приложения 17 "*Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства*". В настоящее время EFOD размещается на закрытом веб-сайте УШКБП (<http://www.icao.int/usoap>), к которому имеют доступ все государства-члены (см. AN 1/1-11/28), и вам предлагается рассмотреть возможность использования этой системы для уведомления о соблюдении положений и различиях.

8. Инструктивные указания относительно выявления различий и представления о них сведений приведены в памятке об уведомлении о различиях, содержащейся в дополнении С.

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

10. Первое издание Приложения 19 будет направлено вам в возможно кратчайшие сроки после вступления Приложения в силу 15 июля 2013 года.

Примите уверения в моем совершенном уважении.



Раймон Бенжамен
Генеральный секретарь

Приложения:

- A. Форма уведомления о несогласии с Приложением 19 в целом или с его частью.
- B. Форма уведомления о соблюдении положений Приложения 19 или о различиях с ними.
- C. Памятка об уведомлении о различиях.
- D. Источники Приложения 19, издание первое.
- E. Пояснительный материал и план внедрения применительно к Приложению 19, издание первое.

ДОПОЛНЕНИЕ А к письму государствам AN 8/3-13/30

УВЕДОМЛЕНИЕ О НЕСОГЛАСИИ С ПРИЛОЖЕНИЕМ 19
В ЦЕЛОМ ИЛИ С ЕГО ЧАСТЬЮ

Кому: The Secretary General
International Civil Aviation Organization
999 University Street
Montréal, Quebec
Canada H3C 5H7

(Государство) _____ настоящим выражает несогласие со следующими частями Приложения 19:

Подпись _____

Дата _____

ПРИМЕЧАНИЯ:

- 1) Если вы намереваетесь уведомить о несогласии Приложением 19 в целом или с его частью, просьба направить такое уведомление в Штаб-квартиру ИКАО до 15 июля 2013 года. Если оно не будет получено к указанному сроку, это будет означать, что у вас нет возражений по данному Приложению. **Если вы согласны со всеми частями Приложения 19, 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 В).
- 3) Просьба при необходимости использовать дополнительные листы.

ДОПОЛНЕНИЕ В к письму государствам AN 8/3-13/30

УВЕДОМЛЕНИЕ О СОБЛЮДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЙ ПРИЛОЖЕНИЯ 19
ИЛИ О РАЗЛИЧИЯХ С НИМИ

Кому: The Secretary General
International Civil Aviation Organization
999 University Street
Montréal, Quebec
Canada H3C 5H7

1. Никаких различий на (дата) _____ между национальными правилами и/или практикой (**государство**) _____ и положениями Приложения 19.

2. На (дата) _____ существуют следующие различия между правилами и/или практикой (**государство**) _____ и положениями Приложения 19:

a) Положение в Приложении (просьба сделать точную ссылку на пункт)	b) Категория различия (просьба указать А, В или С)	c) Подробная информация о различиях (просьба дать ясное и краткое описание различий)	d) Замечания (просьба указать причины существования различий)
--	--	--	---

(Просьба при необходимости использовать дополнительные листы)

3. К срокам, которые указаны ниже, (государство) _____ будет выполнять положения Приложения 19, 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 к вам отношение, 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) Просьба направить данную форму в Штаб-квартиру ИКАО до 14 октября 2013 года.
- 3) Инструктивные указания относительно уведомления о различиях с положениями Приложения 19 приведены в памятке об уведомлении о различиях в дополнении С.
- 4) Просьба направить экземпляр данного уведомления региональному бюро ИКАО, аккредитованному при вашем правительстве.

ДОПОЛНЕНИЕ С к письму государствам АН 8/3-13/30

ПАМЯТКА ОБ УВЕДОМЛЕНИИ О РАЗЛИЧИЯХ С ПРИЛОЖЕНИЕМ 19 И ФОРМА УВЕДОМЛЕНИЯ

(Подготовлена и выпущена в соответствии с указаниями Совета)

1. *Введение*

1.1 Рассматривая вопрос об уведомлении о различиях государствами в соответствии со статьей 38 Конвенции, Ассамблея и Совет неоднократно отмечали, что положение дел с таким уведомлением является не вполне удовлетворительным.

1.2 Настоящая памятка выпускается с расчетом на то, что она будет способствовать получению более полных сведений. Она поможет выявлять различия и сообщать о них. В ней также указана основная цель таких сообщений.

1.3 Основная цель сообщений о различиях состоит в том, чтобы повысить безопасность и эффективность аэронавигации, в связи с чем необходимо, чтобы правительственные 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 ИКАО.

1.4 В связи с этим просьба к Договаривающимся государствам обратить особое внимание на необходимость уведомления до 14 октября 2013 года о различиях со Стандартами Приложения 19. Совет также настоятельно предлагает Договаривающимся государствам уведомлять о различиях с Рекомендуемой практикой.

1.5 Просьба к Договаривающимся государствам обратить внимание на необходимость четко указать, намерены ли они выполнять упомянутые положения Приложения, и если нет, то сообщить о различии или различиях, которые будут иметь место. Это указание следует сделать в отношении не только последней поправки, но и всего Приложения, включающего эту поправку.

1.6 Если в отношении этого Приложения такие уведомления уже направлялись ранее, то можно избежать повторения деталей, если это осуществимо, путем указания, что предыдущее уведомление остается в силе. В соответствующих случаях после каждой поправки государствам предлагается обновлять информацию о различиях, уведомления о которых представлялись ранее, до тех пор, пока различия не будут устранены.

2. *Уведомление о различиях с Приложением 19.*

2.1 Прошлый опыт свидетельствует о том, что сообщения о различиях с Приложениями в некоторых случаях были слишком пространными, поскольку некоторые из различий представляли собой разные формы выражения одной и той же цели.

2.2 Указания Договаривающимся государствам в отношении сообщения о различиях с Приложением 19 могут быть даны лишь в самых общих чертах. В тех случаях, когда национальные правила государств предусматривают применение процедур, которые не являются совершенно аналогичными, но по сути дела не отличаются от процедур, предусматриваемых в Приложении, сообщать о различиях не следует, так как подробная информация о применяемых процедурах подлежит уведомлению с помощью сборников аэронавигационной информации. Хотя, согласно

статье 38 Конвенции, о различиях с Рекомендуемой практикой не сообщается, Договаривающимся государствам настоятельно предлагается уведомлять Организацию о различиях между их национальными правилами и практикой и любой соответствующей Рекомендуемой практикой, содержащейся в Приложении. Государствам следует классифицировать каждое различие, о котором предоставляется уведомление, определив, является ли соответствующее национальное правило:

- a) ***Более жестким или превышает требования Стандарта или Рекомендуемой практики (SARP) ИКАО (категория А).*** Эта категория используется в тех случаях, когда национальное правило является более жестким, чем соответствующие SARP, или вводит в рамках какого-либо Приложения обязательство, которое не оговорено SARP. Это имеет особое значение в тех случаях, когда государство требует соблюдения более жесткого стандарта, что влияет на эксплуатацию воздушных судов других Договаривающихся государств на его территории и над ней.
- b) ***Отличается по своему характеру или соблюдение обеспечивается другими средствами (категория В)*.*** Эта категория применяется в тех случаях, когда национальное правило отличается по своему характеру от соответствующих SARP ИКАО или когда национальное правило, хотя и не налагает дополнительного обязательства, но отличается в принципе по типу и структуре от соответствующих SARP.
- c) ***Обеспечивает меньшую защиту или частично выполняется/не выполняется (категория С).*** Эта категория применяется в тех случаях, когда национальное правило обеспечивает меньшую защиту, чем соответствующие SARP, или когда национальное правило, учитывающее соответствующие SARP, в целом или частично не введено в действие.

2.3 Если Договаривающееся государство считает, что Стандарт ИКАО, касающийся воздушных судов, производства полетов, оборудования, персонала или аэронавигационных средств и служб, неприменим 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 разработчика или государством-изготовителем и не имеет соответствующих национальных правил.

3. Форма уведомления о различиях

3.1 О различиях следует уведомлять следующим образом:

- a) *Ссылка:* номер пункта или подпункта Приложения 19, содержащего Стандарт или Рекомендуемую практику, к которым относится различие.
- b) *Категория:* указать категорию различия (А, В или С) в соответствии с п. 2.2 выше.

* Выражение "отличается по своему характеру или соблюдение обеспечивается другими средствами" в подпункте b) относится к национальному правилу, которое другими средствами добивается той же цели, что и соответствующие SARPS ИКАО, и поэтому не может классифицироваться в соответствии с подпунктами а) или с).

- c) *Изложение сути различия:* ясно и кратко изложить суть различия и его последствия.
- d) *Замечания:* в разделе "Замечания" указать причины различия и намерения, включая любую планируемую дату устранения.

3.2 Представленные различия будут включены в дополнение к Приложению, как правило, в той формулировке, которую Договаривающееся государство использовало при уведомлении. Для того чтобы сделать это дополнение как можно более полезным, просьба давать сведения ясно, но по возможности кратко, касаясь только принципиальных вопросов. В соответствии с п. 4 b) 2) резолюции о принятии замечания о применении не следует объединять с замечаниями о различиях. Предоставление выдержек из национальных правил не может рассматриваться в качестве достаточной меры по выполнению обязательства, касающегося уведомления о различиях. Общие замечания, не относящиеся к конкретным различиям, в Дополнениях публиковаться не будут.

ДОПОЛНЕНИЕ D к письму государствам AN 8/3-13/30

ИСТОЧНИКИ ПРИЛОЖЕНИЯ 19, ИЗДАНИЕ ПЕРВОЕ

Примечание 1. В настоящем документе приведены источники Приложения 19 "Управление безопасностью полетов", издание первое. В целях лучшей ясности, последовательности и интерпретации содержание SARPS Приложения 19 могло быть изменено по сравнению с исходным текстом.

Примечание 2. "Перенос" в Приложение 19 означает, что данное положение более не содержится в исходном Приложении. "Повторение" означает, что данное положение воспроизведено в Приложении 19 и оставлено в исходном Приложении (по необходимости с изменениями).

Примечание 3. Вследствие принятия Приложения 19 были также приняты результирующие поправки к Приложениям 1 (поправ. 171), 6, часть I, (поправ. 37), II (поправ. 21) и III (поправ. 18), 8 (поправ. 104), 11 (поправ. 49), 13 (поправ. 14) и 14, том I (поправ. 11).

Положения Приложения 19	Источники		Замечания
	Приложение(я)	Положение(я)	
Приложение 19, глава 1. Определения			
Глава 1. Определения	Приложение 1 Приложение 6, части I, II и III Приложение 8 Приложение 11 Приложение 13 Приложение 14, том I	Глава 1	<p>Перенос, если эти термины также не используются в соответствующих Приложениях.</p> <p>Определения "авиационное происшествие", "вертолет", "воздушное судно", "государство разработчика", "государство эксплуатанта", "государство-изготовитель", "инцидент", "отраслевые нормы и правила", "самолет", "серьезное телесное повреждение", которые в настоящее время содержатся в других Приложениях, воспроизведены в Приложении 19 и оставлены в соответствующих Приложениях, в которых они используются.</p> <p>Примечание после определения "инцидент" воспроизведено из Приложения 13 и изменено, чтобы отразить исследования в области безопасности полетов, а не в сфере авиационной безопасности.</p> <p>В определения "система управления безопасностью полетов" (СУБП) и "Государственная программа по безопасности полетов" (ГосББП) были включены сокращения соответственно "СУБП" и "ГосПБП".</p> <p>Новые определения "безопасность полетов", "эффективность обеспечения безопасности полетов", "показатель эффективности обеспечения безопасности полетов", "целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полетов" и "риск для безопасности полетов" конкретно относятся к концепции управления безопасностью полетов и включены в Приложение 19.</p> <p>Новое определение "эксплуатационный персонал" взято из п. 1.5 b) дополнения E Приложения 13</p>

Положения Приложения 19	Источники		Замечания
	Приложение(я)	Положение(я)	
Приложение 19, Глава 2. Применимость			
Глава 2. Применимость	Не относится		В этой главе определена применимость функций по управлению безопасностью полетов, относящихся к безопасной эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающих такую эксплуатацию. Два примечания уточняют сферу применения Приложения 19 и местонахождение положений об управлении безопасностью полетов, касающихся конкретной сферы деятельности
Приложение 19, глава 3. Обязанности государства по управлению безопасностью полетов			
3.1.1	Приложение 6, часть I	3.3.1 и 8.7.3.1	Перенос.
	Приложение 6, часть III	1.3.1	Существующие конкретные принципы управления безопасностью полетов применительно к процессу медицинского заключения в отношении обладателей свидетельств остаются в Приложении 1 (раздел 1.2.4). Кроме того, статус четырех компонентов концептуальных рамок для ГосПБП повышен до уровня Стандарта для приведения его в соответствие со статусом концептуальных рамок для СУБП. Два примечания относятся к концептуальным рамкам для ГосПБП и ее соответствию масштабам деятельности
	Приложение 8	5.1	
	Приложение 11	2.27.1	
	Приложение 13	3.2 и примечание	
	Приложение 14, том I	1.5.1	
3.1.2	Приложение 6, часть I	3.3.2 и 8.7.3.2	
3.1.2	Приложение 6, часть III	1.3.2	Перенос
	Приложение 8	5.2	Перенос
	Приложение 11	2.27.2	Перенос
	Приложение 14, том I	1.5.2	Перенос
	3.1.3	Приложение 1, добавление 2	4.1
3.1.3	Приложение 6, часть I	3.3.3 и 8.7.3.3	Перенос, включая примечание к 3.1.3. b).
	Приложение 6, часть III	1.3.3	Перенос
	Приложение 8	5.3	Перенос
	Приложение 11	2.27.3	Перенос, включая примечание к 3.1.3. e).
	Приложение 14, том I	1.5.3	Перенос
	3.1.4	Приложение 6, часть II, раздел 3	3.3.2.1
3.2	Новое положение	Неприменимо	Неприменимо

Положения Приложения 19	Источники		Замечания
	Приложение(я)	Положение(я)	
Приложение 19, Глава 4. Системы управления безопасностью полетов (СУБП)			
4.1.1	Приложение 1	1.2.8.2, добавления 2 и 4	Перенос
	Приложение 6, часть I	3.3.4, 8.7.3.4 и добавление 7	Перенос
	Приложение 6, часть III, раздел II	1.3.3 и добавление 4	Перенос
	Приложение 8	5.3	Перенос
	Приложение 11	2.27.4 и добавление 6	Перенос
	Приложение 14, том I	1.5.4 и добавление 7	Перенос
4.1.2	Приложение 1, добавление 2	4.1	Перенос
4.1.3	Приложение 6, часть I, раздел 3.3	3.3.3	Перенос. Существующие конкретные положения об управлении безопасностью полетов для эксплуатантов остаются в Приложении 6 (программа анализа полетных данных и система документации по безопасности полетов)
	Приложение 6, часть III, раздел II	1.3.3	Перенос. Существующие конкретные положения об управлении безопасностью полетов для эксплуатантов остаются в Приложении 6 (программа анализа полетных данных и система документации по безопасности полетов)
4.1.4	Приложение 6, часть I	8.7.3.3	Перенос
	Приложение 6, часть III	6.1.2	Перенос
4.1.5 и 4.1.6	Приложение 8	5.3	Перенос
4.1.7	Приложение 11	2.27.3	Перенос
4.1.8	Приложение 14	1.5.3	Перенос
4.2.1	Приложение 6, часть II, раздел 3	3.3.2.1	Перенос
4.2.2	Приложение 6, часть II, раздел 3	3.3.2.2	Перенос
Приложение 19, глава 5. Сбор, анализ данных о безопасности полетов и обмен ими			
5.1.1	Приложение 13	8.1	Перенос
5.1.2	Приложение 13	8.2	Перенос с соответствующим примечанием (примечание 2 к 5.1.3 Приложения 19)
5.1.3			Новая (рекомендация)
5.2.1	Приложение 13	8.4	Повторение с изменением текста. Следует отметить, что в Приложение 13 включена новая рекомендация (см. 8.2) для обеспечения соответствия с Приложением 19 (доступ к базам данных о происшествиях и инцидентах). Примечание в Приложении 13 и Приложении 19 уточняет значение термина "база данных"

Положения Приложения 19	Источники		Замечания
	Приложение(я)	Положение(я)	
5.2.2	Приложение 13	8.6	Перенос с соответствующим примечанием
5.2.3	Приложение 13	8.5	Перенос с соответствующими примечаниями, за исключением примечания 3, которое остается в Приложении 13
5.3.1	Приложение 13	8.3	Перенос с соответствующими примечаниями
5.3.2	Приложение 13	5.12 и дополнение E, c)	Текст изменен со статусом "рекомендация"
5.4.1	Приложение 13	8.7	Перенос
5.4.2	Приложение 13	8.9	Перенос с соответствующим примечанием
Приложение 19, добавление 1			
Добавление 1	Приложение 6, часть I	Добавление 5	Перенос. Существующие конкретные положения для эксплуатантов останутся в Приложении 6
	Приложение 6, часть III	Добавление 1	Перенос. Существующие конкретные положения для эксплуатантов останутся в Приложении 6
Приложение 19, добавление 2			
Добавление 2	Приложение 1	Добавление 2, 4.2 и добавление 4	Перенос
	Приложение 6, часть I	3.3.4, 8.7.3.4 и добавление 7	Перенос
	Приложение 6, часть III	1.3.4 и добавление 4	Перенос
	Приложение 11	2.27.4 и добавление 6	Перенос
	Приложение 14, том I	1.5.4 и добавление 7	Перенос
Приложение 19, дополнение A			
Дополнение A	Приложение 1	Дополнение C	Перенос
	Приложение 6, часть I	Дополнение I	Перенос
	Приложение 6, часть III	Дополнение I	Перенос
	Приложение 8	Дополнение к части II	Перенос
	Приложение 11	Дополнение D	Перенос
	Приложение 13	Дополнение F	Перенос
Приложение 14, том I	Дополнение C	Перенос	
Приложение 19, дополнение B			
Дополнение B	Приложение 13	Дополнение E	Повторение. Правовые принципы защиты информации и систем сбора и обработки данных о безопасности полетов останутся для конкретных целей Приложения 13.

ДОПОЛНЕНИЕ Е к письму государствам AN 8/3-13/30

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЙ МАТЕРИАЛ И ПЛАН ВНЕДРЕНИЯ ПРИМЕНИТЕЛЬНО К ПРИЛОЖЕНИЮ 19, ИЗДАНИЕ ПЕРВОЕ

В настоящем дополнении содержится информация о разработке Приложения 19 и его реализации. Государствам предлагается повсеместно распространить этот документ для внутреннего пользования среди своих соответствующих сотрудников и для внешнего пользования – внутри отрасли, с тем чтобы обеспечить эффективное внедрение этого нового Приложения ИКАО и предоставить соответствующую информацию самому широкому кругу заинтересованных сторон.

Веб-сайт ИКАО по управлению безопасностью полетов, <http://www.icao.int/SafetyManagement>, обновлен и содержит ценную информацию о реализации Приложения 19 и будет регулярно обновляться по мере развития событий. Любые вопросы по Приложению 19 или по положениям об управлении безопасностью полетов можно направлять по адресу ISM@icao.int.

1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 Начиная с 2001 года, положения об управлении безопасностью полетов постепенно включались в следующие Приложения ИКАО:

- a) Приложение 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*;
- b) Приложение 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*, часть I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"*, часть II *"Международная авиация общего назначения. Самолеты"* и часть III *"Международные полеты. Вертолеты"*;
- c) Приложение 8 *"Летная годность воздушных судов"*;
- d) Приложение 11 *"Обслуживание воздушного движения"*;
- e) Приложение 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*;
- f) Приложение 14 *"Аэродромы"*, том I *"Проектирование и эксплуатация аэродромов"*.

1.2 Во исполнение рекомендации 2/5 Конференции высокого уровня по безопасности полетов 2010 года (HLSC/2010) Совет ИКАО поддержал разработку нового Приложения по управлению безопасностью полетов в два этапа:

- a) на первом этапе свести воедино в одно новое Приложение существующие и всеобъемлющие Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), содержащиеся в настоящее время в шести различных Приложениях;
- b) на втором этапе разработать новые положения об управлении безопасностью полетов.

1.3 25 февраля 2013 года Совет единогласно принял первое издание Приложения 19 с датой начала применения 14 ноября 2013 года.

2. КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ 19

2.1 В первом издании Приложения 19 сведены воедино существующие всеобъемлющие положения об управлении безопасностью полетов. Источники, которые лежат в основе Приложения 19, издание первое, приведены в дополнении D к настоящему письму государствам.

2.2 В целях бóльшей ясности и последовательности были внесены необходимые незначительные изменения. Кроме того, в целях унификации были внесены следующие поправки:

- a) статус четырех компонентов концептуальных рамок для ГосПБП в главе 3 был повышен до уровня Стандарта;
- b) положения о государственной системе контроля за обеспечением безопасности полетов (добавление 1) были взяты из Приложения 6, часть I, добавление 5 и Приложения 6, часть III, добавление 1, а их сфера применения распространена на всех поставщиков обслуживания, указанных в главах 3 и 4;
- c) положения о сборе, анализе данных о безопасности полетов и обменом ими (глава 5) были перенесены из Приложения 13; правовые принципы защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов (дополнение E к Приложению 13) воспроизведены в качестве дополнения B к Приложению 19;
- d) концептуальные рамки для СУБП (добавление 2) теперь применяются к конструкции типа и изготовлению воздушных судов.

2.3 Относящиеся к конкретной деятельности SARPS по управлению безопасностью полетов по-прежнему содержатся в соответствующих Приложениях.

2.4 Совет ИКАО также принял результирующие поправки к Приложениям, перечисленным в п. 1.1 выше, касающиеся переноса всеобъемлющих положений об управлении безопасностью полетов в Приложении 19, с соответствующими перекрестными ссылками на Приложение 19.

2.5 Независимо от даты начала применения (14 ноября 2013 года) Приложения 19, первое издание, и результирующих поправок к соответствующим Приложениям, в отношении ранее принятых SARPS по управлению безопасностью полетов по-прежнему действует первоначально установленная дата начала применения.

3. ПРЕИМУЩЕСТВА ПРИЛОЖЕНИЯ 19

3.1 Подчеркивает важность управления безопасностью полетов на государственном уровне и повышает безопасность полетов за счет сведения в одном Приложении положений об управлении безопасностью полетов применительно к различным сферам авиационной деятельности.

3.2 Содействует будущей эволюции положений об управлении безопасностью полетов.

3.3 Способствует согласованной реализации положений, касающихся ГосПБП и СУБП.

3.4 Вводит процесс сбора и анализа информации по линии обратной связи, касающейся реализации ГосПБП и СУБП.

4. ВНЕДРЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЙ ПРИЛОЖЕНИЯ 19 ГОСУДАРСТВАМИ – ЧЛЕНАМИ ИКАО

4.1 Проект третьего издания документа *"Руководство по управлению безопасностью полетов"* (РУБП) (Doc 9859) размещен на веб-сайте по управлению безопасностью полетов с мая 2012 года. Структура РУБП была изменена в соответствии с концептуальными рамками для ГосПБП и СУБП и включает подробный инструктивный материал и средства, разработанные для реализации ГосПБП и СУБП. ИКАО придает первоочередное значение завершению разработки данного документа и его переводу на другие языки. Дополнительную информацию можно получить на веб-сайте по управлению безопасностью полетов.

4.2 Обновляется учебный материал ИКАО по управлению безопасностью полетов, с тем чтобы отразить в нем третье издание РУБП, первое издание Приложения 19 и последние события в области управления безопасностью полетов.

4.3 Региональным группам по безопасности полетов (RASG) предложено определить мероприятия в поддержку плана ИКАО по внедрению и эффективному и постоянному выполнению положений, касающихся ГосПБП и СУБП.

4.4 Соблюдение всех соответствующих SARPS по-прежнему является тем фундаментом, который лежит в основе разработки государственных программ по безопасности полетов. Содержащиеся в Приложении 19 концепции эффективности или управления риском не освобождают государства от соблюдения существующих положений в других Приложениях, что имеет важнейшее значение для безопасности полетов.

5. ЭЛЕКТРОННАЯ СИСТЕМА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ О РАЗЛИЧИЯХ (EFOD) КАК ВСПОМОГАТЕЛЬНОЕ СРЕДСТВО ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЙ ДОПОЛНЕНИЯ С К НАСТОЯЩЕМУ ПИСЬМУ ГОСУДАРСТВАМ

5.1 Система EFOD будет обновлена с целью включения с 15 июля 2013 года положений Приложения 19 и результирующих поправок к другим Приложениям, что позволит государствам приступить к определению различий и уведомлению о них ИКАО.

5.2 Государствам будет необходимо проанализировать различия, которые в настоящее время представлены в отношении всеобъемлющих SARPS по управлению безопасностью полетов, содержащихся в Приложениях 1, 6, 8, 11, 13 и 14, том I, с тем чтобы определить, следует ли уведомлять о различиях с положениями, которые перенесены в Приложение 19.

5.3 Для облегчения выполнения этой задачи в приложении D содержится перечень положений об управлении безопасностью полетов, перенесенных из существующих Приложений в Приложение 19. Кроме того, по каждому государству будет подготовлена специальная сводка различий, представленных в настоящее время в отношении положений об управлении

безопасностью полетов, которая будет размещена на веб-сайте Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), <https://soa.icao.int/usoap/>.

5.4 При представлении информации о различиях государствам следует должным образом учитывать все сферы авиационной деятельности (авиационные учебные организации, эксплуатанты, утвержденные организации по техническому обслуживанию, поставщики обслуживания воздушного движения, сертифицированные аэродромы и эксплуатанты международной авиации общего назначения). Это особенно важно для глав 3 и 4 Приложения 19.

6. УНИВЕРСАЛЬНАЯ ПРОГРАММА ИКАО ПО ПРОВЕДЕНИЮ ПРОВЕРОК ОРГАНИЗАЦИИ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (УППКБП)

6.1 Эффективное внедрение ГосПБП – это постепенный процесс, для полной реализации которого требуется время. Такой период времени, требуемый для введения ГосПБП, зависит от таких факторов, как сложность авиатранспортной системы, а также способность государства осуществлять надлежащий контроль за обеспечением безопасности полетов.

6.2 С целью комплексного охвата положений об управлении безопасностью полетов будут обновлены вопросник УППКБП об авиационной деятельности государства (ВАДГ) и вопросники по протоколу (ВП).

6.3 Сроки опубликования обновленных ВАДГ и ВП и даты начала их применения будут размещены в конце мая 2013 года на веб-сайте УППКБП, <https://soa.icao.int/usoap/>. Эти сроки будут установлены в соответствии со стратегией ИКАО в области безопасности полетов, а применение ожидается начать после мая 2014 года.

7. ДАЛЬНЕЙШАЯ РАЗРАБОТКА SARPS ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

7.1 Группа экспертов по управлению безопасностью полетов рассматривает замечания по первому изданию Приложения 19, полученные в ходе проведения консультаций в отношении второго этапа разработки положений.

7.2 Ожидается, что в отношении Приложения 19 будет применяться трехгодичный цикл внесения поправок. При получении любых предложений об изменении положений Приложения 19 потребуются провести оценку последствий таких изменений для обеспечения стабильного и устойчивого внедрения ГосПБП и СУБП всеми государствами.

7.3 В будущем, несмотря на то, что в Приложение 19 будут включены всеобъемлющие SARPS по управлению безопасностью полетов, новые положения об управлении безопасностью полетов в конкретных сферах деятельности, как ожидается, будут включаться в соответствующие Приложения.

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ
И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРАКТИКА**

УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

ПРИЛОЖЕНИЕ 19

К КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Приложение 19, содержащееся в этом документе, принято Советом ИКАО **25 февраля 2013 года**. Те части этого Приложения, которые **15 июля 2013 года** или до этой даты не будут отклонены более чем половиной общего числа Договаривающихся государств, вступают с этой даты в силу и начинают применяться, как это указано в резолюции о принятии, **14 ноября 2013 года** (см. письмо государствам AN 8/3-13/30).

ФЕВРАЛЬ 2013 ГОДА

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРАКТИКА

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* 25 февраля 2013 года Международные стандарты и Рекомендуемую практику, содержащиеся в документе, озаглавленном "Международные стандарты и Рекомендуемая практика. Управление безопасностью полетов", который для удобства назван Приложением 19 к Конвенции;
2. *устанавливает* 15 июля 2013 года как дату вступления в силу вышеуказанного Приложения, за исключением какой-либо его части, в отношении которой до этой даты большинство Договаривающихся государств официально заявит Совету о своем несогласии;
3. *постановляет*, что вышеуказанное Приложение или те его части, которые вступили в силу, начинают применяться с 14 ноября 2013 года;
4. *порукает Генеральному секретарю:*
 - a) незамедлительно уведомить каждое Договаривающееся государство о вышеуказанном решении и сразу же после 15 июля 2013 года уведомить о Приложении, которое вступило 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 14 ноября 2013 года между их национальными правилами или практикой и положениями Стандартов в упомянутом Приложении; такое уведомление следует направить до 14 октября 2013 года и затем уведомлять Организацию о каждом новом возникающем различии;
 - 2) уведомить Организацию до 14 октября 2013 года о дате или датах, начиная с которых оно будет выполнять положения Стандартов данного Приложения;
 - c) предложить каждому Договаривающемуся государству дополнительно уведомлять о любых различиях между его собственной практикой и положениями, установленными Рекомендуемой практикой, когда уведомление о таких различиях является важным для обеспечения безопасности аэронавигации, руководствуясь процедурой, указанной выше в подпункте b) в отношении уведомления о различиях со Стандартами.

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ
И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРАКТИКА**

"УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ"

**ПРИЛОЖЕНИЕ 19
К КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

ПРИМЕЧАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ПОПРАВКИ

Текст нового Приложения по управлению безопасностью полетов приводится в чистовом формате.



**Международные стандарты
и Рекомендуемая практика**

**Приложение 19
к Конвенции о международной
гражданской авиации**

Управление безопасностью полетов

**Сведения о применении Стандартов и
Рекомендуемой практики содержатся
в главе 2**

**Издание первое
Июль 2013 года**

Международная организация гражданской авиации

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
Сокращения и обозначения	X
Издания	X
ПРЕДИСЛОВИЕ	X
ГЛАВА 1. Определения	X
ГЛАВА 2. Применимость	X
ГЛАВА 3. Обязанности государства по управлению безопасностью полетов	X
3.1 Государственная программа по безопасности полетов	X
3.2 Государственный контроль за обеспечением безопасности полетов	X
ГЛАВА 4. Система управления безопасностью полетов	X
4.1 Общие положения	X
4.2 Международная авиация общего назначения – самолеты	X
ГЛАВА 5. Сбор, анализ данных о безопасности полетов и обмен ими	X
5.1 Сбор данных о безопасности полетов	X
5.2 Анализ данных о безопасности полетов	X
5.3 Защита данных о безопасности полетов	X
5.4 Обмен информацией о безопасности полетов	X
ДОБАВЛЕНИЕ 1. Государственная система контроля за обеспечением безопасности полетов	ДОБ 1-1
1. Основное авиационное законодательство	X
2. Конкретные правила эксплуатации	X
3. Государственная система и функции	X
4. Квалифицированный технический персонал	X
5. Технический инструктивный материал, средства и предоставление важной с точки зрения безопасности полетов информации	X
6. Обязательства по выдаче свидетельств, сертификации, выдаче разрешений и/или утверждению	X
7. Обязательства по надзору	X
8. Разрешение проблем безопасности полетов	X
ДОБАВЛЕНИЕ 2. Концептуальные рамки для системы управления безопасностью полетов (СУБП)	ДОБ 2-1
1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов	X
2. Управление рисками для безопасности полетов	X

- | | | |
|----|---|---|
| 3. | Обеспечение безопасности полетов | X |
| 4. | Популяризация вопросов безопасности полетов | X |

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

ДОП А-1

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

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

ДОП В-1

СОКРАЩЕНИЯ И ОБОЗНАЧЕНИЯ *(применяемые в настоящем Приложении)*

Сокращения

САИ	служба аэронавигационной информации
ОВД	обслуживание воздушного движения
ССОДБП	системы сбора и обработки данных о безопасности полетов
РУБП	Руководство по управлению безопасностью полетов (Doc 9859)
СУБП	система управления безопасностью полетов
ГосПБП	Государственная программа по безопасности полетов
ADREP	система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах
CNS	связь, навигация и наблюдение
CVR	бортовой речевой самописец
MET	метеорологическое обеспечение
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 (Дос 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*

Руководства^{*}

Руководство по летной годности (Дос 9760)

Руководство по авиационной медицине (Дос 8984)

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

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

Руководство по сертификации аэродромов (Дос 9774)

Руководство по утверждению учебных организаций (Дос 9841)

Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения (PANS-ATM, Дос 4444)

Правила аэронавигационного обслуживания. Сокращения и коды ИКАО (PANS-ABC, Дос 8400)

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

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

*Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть А.
Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов
и управление этой системой (Doc 9734)*

ПРИЛОЖЕНИЕ 19. УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

ПРЕДИСЛОВИЕ

Историческая справка

Положения настоящего Приложения разработаны во исполнение рекомендаций Конференции генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов (Монреаль, 20–22 марта 2006 года) (DGCA/06) и Конференции высокого уровня по безопасности полетов (Монреаль, 29 марта – 1 апреля 2010 года) (HLSC/2010) относительно необходимости создания Приложения по вопросам управления безопасностью полетов. Аэронавигационная комиссия (186-8) установила, что эти вопросы являются достаточно масштабными и актуальными, и согласилась учредить Группу экспертов по управлению безопасностью полетов (SMP) для подготовки рекомендаций по выработке такого Приложения.

Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) в настоящем Приложении призваны помочь государствам в управлении рисками для безопасности полетов. Учитывая растущую сложность мировой авиатранспортной системы и взаимозависимый характер авиационной деятельности, необходимой для обеспечения безопасной эксплуатации воздушных судов, настоящее Приложение способствует дальнейшему развитию упреждающей стратегии повышения эффективности обеспечения безопасности полетов. В основе этой упреждающей стратегии в сфере безопасности полетов лежит реализация Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП), в рамках которой систематически выявляются и устраняются риски для безопасности полетов.

Эффективное внедрение ГосПБП – это постепенный процесс, для полной реализации которого необходимо время. К факторам, которые влияют на время, необходимое для введения ГосПБП, относятся сложность авиатранспортной системы, а также возможности государства действительно осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов.

В настоящем Приложении сведен воедино материал из существующих Приложений относительно ГосПБП, систем управления безопасностью полетов (СУБП), а также содержатся смежные элементы, включая сбор и использование данных о безопасности полетов и деятельность государства по организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Сведение воедино этого материала в одном Приложении позволяет акцентировать внимание государств на важности интеграции деятельности по управлению безопасностью полетов. Такой подход также способствует эволюции положений об управлении безопасностью полетов.

Некоторые функции государств по управлению безопасностью полетов, установленные в Приложении 19, могут быть делегированы от имени государства региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов или региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов.

Настоящее Приложение, содержащее SARPS в отношении обязанностей и процессов, лежащих в основе деятельности государств по управлению безопасностью полетов, было впервые принято Советом 25 февраля 2013 года в соответствии с положениями статьи 37 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год) в виде Приложения 19 к Конвенции. Эти SARPS были основаны на положениях об управлении безопасностью полетов, первоначально

принятых Советом в Приложениях 1, 6 (части I, II и III), 8, 11, 13 и 14 (том I), а также на рекомендациях первого Специального совещания SMP (Монреаль, 13–17 февраля 2012 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.

Действия Договаривающихся государств

Уведомление о различиях. Внимание Договаривающихся государств обращается на налагаемое статьей 38 Конвенции обязательство, по которому Договаривающимся государствам надлежит уведомлять Организацию о любых различиях между их национальными правилами и практикой и содержащимися в настоящем Приложении Международными стандартами и любыми поправками к ним. Договаривающимся государствам предлагается направлять такое уведомление о любых различиях с Рекомендуемой практикой, содержащейся в настоящем Приложении, и любыми поправками к ней, если уведомление о таких различиях имеет важное значение для безопасности аэронавигации. Кроме того, Договаривающимся государствам предлагается своевременно информировать Организацию о любых различиях, которые могут впоследствии возникнуть, или об устранении каких-либо различий, уведомление о которых было представлено ранее. После принятия каждой поправки к настоящему Приложению Договаривающимся государствам будет незамедлительно направляться конкретная просьба представить уведомление о различиях.

Помимо обязательства, вытекающего из статьи 38 Конвенции, внимание государств обращается также на положения Приложения 15, касающиеся публикации службой аэронавигационной информации сообщений о различиях между их национальными правилами и практикой и соответствующими Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО.

Распространение информации. Информация о введении, отмене или изменении средств, обслуживания и правил, имеющих значение для производства полетов воздушных судов в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой настоящего Приложения, должна рассылаться и вступать в силу согласно положениям Приложения 15.

Статус составных частей Приложения

Приложения состоят из указанных ниже частей, которые, однако, необязательно присутствуют в каждом Приложении; эти части имеют следующий статус:

1. *Материал собственно Приложения:*

- а) *Стандарты и Рекомендуемая практика*, принятые Советом в соответствии с положениями Конвенции. Они определяются следующим образом:

Стандарт. Любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается необходимым для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации и которое Договаривающиеся государства будут соблюдать согласно Конвенции; в случае

невозможности соблюдения Стандарта Совету в обязательном порядке направляется уведомление в соответствии со статьей 38.

Рекомендуемая практика. Любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается желательным в интересах безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации и которое Договаривающиеся государства будут стремиться соблюдать в соответствии с Конвенцией.

- b) *Добавления*, содержащие материал, который сгруппирован отдельно для удобства пользования, но является составной частью Стандартов и Рекомендуемой практики, принятых Советом.
- c) *Определения* употребляемых в Стандартах и Рекомендуемой практике терминов, которые не имеют общепринятых словарных значений и нуждаются в пояснениях. Определение не имеет самостоятельного статуса, но является важной частью каждого Стандарта и Рекомендуемой практики, в которых употребляется термин, поскольку изменение значения термина может повлиять на смысл требования.
- d) *Таблицы и рисунки*, которые дополняют или иллюстрируют тот или иной Стандарт или Рекомендуемую практику, где на них делается ссылка, являются частью соответствующего Стандарта или Рекомендуемой практики и имеют тот же статус.

Следует принять к сведению, что некоторые Стандарты настоящего Приложения включают в качестве ссылок другие технические положения, имеющие статус Рекомендуемой практики. В таких случаях текст Рекомендуемой практики становится частью Стандарта.

2. Материал, утвержденный Советом для опубликования вместе со Стандартами и Рекомендуемой практикой:

- a) *предисловия*, содержащие исторические справки и пояснения к действиям Совета, а также разъяснение обязательств государств по применению Стандартов и Рекомендуемой практики, вытекающих из Конвенции и резолюции о принятии;
- b) *введения*, содержащие пояснения в начале частей, глав или разделов Приложения относительно применения текста;
- c) *примечания*, включаемые в текст, где это необходимо, с тем чтобы дать фактическую информацию или ссылку на соответствующие Стандарты и Рекомендуемую практику, но не являющиеся составной частью Стандартов и Рекомендуемой практики;
- d) *дополнения*, содержащие материал, который дополняет Стандарты и Рекомендуемую практику или служит руководством по их применению.

Выбор языка

Настоящее Приложение принято на шести языках: русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском. Каждому Договаривающемуся государству следует выбрать текст на одном из указанных языков для применения в своей стране и для других

предусмотренных Конвенцией целей и уведомить Организацию о том, намерено ли оно пользоваться непосредственно одним из текстов или его переводом на язык своей страны.

Редакционная практика

Для быстрого определения статуса каждого положения принят следующий порядок: *Стандарты* печатаются светлым прямым шрифтом, *Рекомендуемая практика* – светлым курсивом с добавлением впереди слова "**Рекомендация**"; *примечания* – светлым курсивом с добавлением впереди слова "*Примечание*".

Следует иметь в виду, что при формулировании технических требований на русском языке применяется следующее правило: в тексте Стандартов глагол ставится в настоящем времени, изъявительном наклонении, а в Рекомендуемой практике используются вспомогательные глаголы "следует" или "должен" в соответствующем лице с инфинитивом основного глагола.

Любая ссылка на какой-либо раздел настоящего документа, обозначенный номером и/или имеющий заголовок, относится ко всем его подразделам.

Таблица А. Поправки к Приложению 19

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос(ы)</i>	<i>Даты принятия, вступления в силу, начала применения</i>
1-е издание	Секретариат; 1-е Специальное совещание Группы экспертов по управлению безопас- ностью полетов (SMP/SM/1)		25 февраля 2013 года 15 июля 2013 года 14 ноября 2013 года

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРАКТИКА

ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В тех случаях, когда нижеуказанные термины употребляются в Стандартах и Рекомендуемой практике по управлению безопасностью полетов, они имеют следующие значения:

Авиационное происшествие. Событие, связанное с использованием воздушного судна, которое, в случае пилотируемого воздушного судна, имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт воздушного судна с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, или, в случае беспилотного воздушного судна, происходит с момента, когда воздушное судно готово стронуться с места с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки и в ходе которого:

- a) какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом или серьезное телесное повреждение в результате:
 - нахождения в данном воздушном судне; или
 - непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна; или
 - непосредственного воздействия струи газов реактивного двигателя,

за исключением тех случаев, когда телесные повреждения получены в результате естественных причин, нанесены самому себе, либо нанесены другими лицами, или когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажирам, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа; или

- b) воздушное судно получает повреждения или происходит разрушение его конструкции, в результате чего:
 - нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна и
 - обычно требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента,

за исключением случаев отказа или повреждения двигателя, когда повреждены только один двигатель (включая его капоты или вспомогательные агрегаты), воздушные винты, законцовки крыла, антенны, датчики, лопадки, пневматики, тормозные устройства, колеса, обтекатели, панели, створки шасси, лобовые стекла, обшивка воздушного судна (например, небольшие вмятины или пробоины), или имеются незначительные повреждения лопастей несущего винта, лопастей хвостового винта, шасси и повреждения, вызванные градом или столкновением с птицами (включая пробоины в обтекателе антенны радиолокатора); или

- c) воздушное судно пропадает без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен.

Примечание 1. Только в целях единообразия статистических данных телесное повреждение, в результате которого в течение 30 дней с момента происшествия наступила смерть, классифицируется ИКАО как телесное повреждение со смертельным исходом.

Примечание 2. Воздушное судно считается пропавшим без вести, когда были прекращены официальные поиски и не было установлено местонахождение обломков.

Примечание 3. Информация о типе беспилотной авиационной системы, в отношении которой необходимо проводить расследование, содержится в п. 5.1 Приложения 13.

Примечание 4. Инструктивный материал по определению повреждений воздушного судна содержится в дополнении G к Приложению 13.

Безопасность полетов. Состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются.

Вертолет. Воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми двигателем вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.

Примечание. Некоторые государства используют термин "винтокрыл" вместо термина "вертолет".

Воздушное судно. Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.

Государственная программа по безопасности полетов (ГосПБП). Единый комплекс правил и видов деятельности, нацеленных на повышение безопасности полетов.

Государство-изготовитель. Государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за окончательную сборку воздушного судна.

Государство разработчика. Государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за конструкцию типа.

Государство эксплуатанта. Государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта.

Инцидент. Любое событие, кроме авиационного происшествия, связанное с использованием воздушного судна, которое влияет или могло бы повлиять на безопасность эксплуатации.

Примечание. Типы инцидентов, представляющие интерес для исследований в области безопасности полетов, включают инциденты, перечисленные в дополнении С Приложения 13.

Отраслевые нормы и правила. Инструктивный материал, разработанный отраслевым органом для конкретного сектора авиационной отрасли по соблюдению требований Стандартов и Рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации, других авиационных требований к безопасности полетов и считающейся целесообразной передовой практики.

Примечание. При разработке нормативных положений, обеспечивающих выполнение требований Приложения 19, отдельные государства признают отраслевые нормы и правила и ссылаются на них, и в отношении отраслевых норм и правил предоставляют информацию об их источниках и о том, как ее можно получить.

Показатель эффективности обеспечения безопасности полетов. Основанный на данных параметр, используемый для мониторинга и оценки эффективности обеспечения безопасности полетов.

Риск для безопасности полетов. Предполагаемая вероятность и серьезность последствий или результатов опасности.

Самолет. Воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

Серьезное телесное повреждение. Телесное повреждение, которое получено лицом во время авиационного происшествия и которое:

- a) требует госпитализации более чем на 48 ч в течение семи дней с момента получения повреждения; или
- b) привело к перелому любой кости (за исключением простых переломов пальцев рук, ног или носа); или
- c) связано с разрывами ткани, вызывающими сильное кровотечение, повреждение нервов, мышц или сухожилий; или
- d) связано с повреждением любого внутреннего органа; или
- e) связано с получением ожогов второй или третьей степени или любых ожогов, поражающих более 5 % поверхности тела; или
- f) связано с подтвержденным фактом воздействия инфекционных веществ или поражающей радиации.

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

Целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полетов. Планируемая или предполагаемая целевая установка для показателя(ей) эффективности обеспечения безопасности полетов на заданный период.

Эксплуатационный персонал. Персонал, связанный с обеспечением авиационной деятельности и имеющий возможность представлять информацию о безопасности полетов.

Примечание. Этот персонал включает летные экипажи, диспетчеров управления воздушным движением, операторов авиационных станций, специалистов по техническому обслуживанию, персонал организаций по проектированию и изготовлению воздушных судов, cabinные экипажи,

полетных диспетчеров, перронный персонал и персонал наземного обслуживания, однако этими категориями он не ограничивается.

Эффективность обеспечения безопасности полетов. Достигнутый государством или поставщиком обслуживания уровень безопасности полетов, определяемый установленными ими целевыми уровнями эффективности обеспечения безопасности полетов и показателями эффективности обеспечения 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. 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.

ГЛАВА 3. ОБЯЗАННОСТИ ГОСУДАРСТВА ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

Примечание 1. 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 управления 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).

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:

- a) государственная политика и цели обеспечения безопасности полетов;
- b) управление рисками для безопасности полетов на государственном уровне;
- c) обеспечение безопасности полетов на государственном уровне;
- d) популяризация 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 ГосПБП требует внедрения СУБП следующими находящимися под его контролем поставщиками обслуживания:

- a) утвержденные учебные организации согласно Приложению 1, которые подвержены воздействию рисков для безопасности полетов, связанных с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления им своих услуг;
- b) эксплуатанты самолетов или вертолетов, имеющие 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) утвержденные организации по техническому обслуживанию, предоставляющие услуги эксплуатантам самолетов или вертолетов, выполняющим международные коммерческие авиаперевозки согласно соответственно части I или разделу II части III Приложения 6;
- d) организации, ответственные за конструкцию типа или изготовление воздушных судов согласно Приложению 8;
- e) поставщики 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) эксплуатанты сертифицированных аэродромов согласно Приложению 14.

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

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

3.2 Государственный контроль за обеспечением безопасности полетов

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

ГЛАВА 4. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ (СУБП)

Примечание 1. Инструктивный материал относительно внедрения 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.

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.

4.1.2 СУБП утвержденной учебной организации согласно Приложению 1, 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.

4.1.3 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.

4.1.4 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.

4.1.5 СУБП организации, ответственной за конструкцию типа воздушного судна согласно Приложению 8, подлежит согласованию с государством разработчика.

4.1.6 СУБП организации, ответственной за изготовление воздушных судов согласно Приложению 8, подлежит согласованию с государством-изготовителем.

4.1.7 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.

4.1.8 СУБП эксплуатанта сертифицированного аэродрома согласно Приложению 14 подлежит согласованию с государством, ответственным за сертификацию такого аэродрома.

4.2 Международная авиация общего назначения – самолеты

Примечание. Инструктивный материал относительно внедрения СУБП для авиации общего назначения содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 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.

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 ДАННЫХ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И ОБМЕН ИМИ

Примечание. Цель данных требований – способствовать деятельности по управлению безопасностью полетов путем сбора и анализа данных о безопасности полетов и оперативного и защищенного обмена информацией о безопасности полетов в рамках ГосПБП.

5.1 Сбор данных о безопасности полетов

Системы представления данных

5.1.1 Каждое государство создает систему обязательного представления данных об инцидентах в целях содействия сбору информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов.

5.1.2 Каждое государство создает систему добровольного представления данных об инцидентах в целях содействия сбору информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов, которые могут не фиксироваться в рамках системы обязательного представления данных об инцидентах.

5.1.3 **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 в пп. 5.1.1 и 5.1.2, с целью содействия выполнению ими своих обязанностей в области безопасности полетов.*

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 Анализ данных 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) (Doc 9859).

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 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.

Примечание 1. Некарательный режим является основополагающим принципом добровольного представления данных.

Примечание 2. 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.

Примечание 3. Инструктивный материал, касающийся систем обязательного и добровольного представления данных об инцидентах, 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.*

5.4 Обмен информацией о безопасности полетов

5.4.1 Рекомендация. *Если государство при анализе информации, содержащейся в его базе данных, выявляет вопросы безопасности полетов, представляющие интерес для других государств, то данному государству следует как можно скорее направить такую связанную с безопасностью полетов информацию этим государствам.*

5.4.2 Рекомендация. *Каждому государству следует поощрять создание сетей коллективного использования информации о безопасности полетов среди всех пользователей авиационных систем и содействовать свободному обмену информацией о фактических и потенциальных недостатках в области обеспечения безопасности полетов.*

Примечание. Для облегчения обмена данными требуются стандартные определения, классификации и форматы. Инструктивный материал, касающийся технических требований к таким сетям коллективного использования информации, предоставляется ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ 1. ГОСУДАРСТВЕННАЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(см. п. 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 контроля за обеспечением безопасности полетов, которые могут быть созданы государством 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. 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

1.1 Государство принимает всеобъемлющий и эффективный закон об авиации, соответствующий масштабам и сложности авиационной деятельности государства и требованиям, содержащимся в Конвенции о международной гражданской авиации, который позволяет государству регулировать деятельность гражданской авиации и обеспечивать соблюдение правил через посредство соответствующих полномочных органов или ведомств, созданных для этих целей.

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.

2. Конкретные правила эксплуатации

Государство принимает 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

3.1 Государство создает, в соответствующих случаях, соответствующие полномочные органы или ведомства, которые располагают достаточным квалифицированным персоналом и адекватными финансовыми ресурсами. Каждый государственный полномочный орган или ведомство имеет заявленные функции и цели в области безопасности полетов для выполнения его обязанностей по управлению безопасностью полетов.

3.2 **Рекомендация.** *Государству 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.*

3.3 Государство обеспечивает 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.

3.4 **Рекомендация.** *Государству следует использовать соответствующую методику 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.*

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

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

4.2 Государство вводит систему учета подготовки персонала.

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

5.1 Государство предоставляет 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 авиационной отрасли технический инструктивный материал по выполнению соответствующих правил.

6. Обязательства по выдаче свидетельств, сертификации, выдаче разрешений и/или утверждению

Государство вводит документально оформленные процессы и процедуры для обеспечения того, чтобы персонал 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

Государство вводит 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

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

8.2 Государство обеспечивает своевременное разрешение выявленных проблем безопасности полетов посредством системы, в рамках которой контролируется и регистрируется достигнутый прогресс, включая действия, предпринятые эксплуатантом 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.

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 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

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;

- 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.

1.2 Иерархия ответственности за безопасность 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 СУБП;
- b) устанавливает четкую иерархию ответственности во всей организации, включая прямую ответственность старших руководителей за безопасность полетов;
- c) определяет ответственность всех руководителей, независимо от других выполняемых ими функций, а также ответственность сотрудников за эффективность обеспечения безопасности полетов в рамках СУБП;
- d) документально оформляет и доводит до сведения всех сотрудников организации обязанности, иерархию ответственности 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.

1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки

Поставщик обслуживания 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.

1.5.2 Поставщик обслуживания разрабатывает и ведет документацию по СУБП, содержащую следующую информацию:

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

1.5.3 Поставщик обслуживания разрабатывает и обновляет руководство по СУБП, являющееся частью документации по СУБП.

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, 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.

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.

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

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 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 по обеспечению безопасности полетов;
 - d) разъясняют причины введения или изменения процедур обеспечения безопасности полетов.
-

ДОПОЛНЕНИЕ А. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ РАМКИ ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (ГосПБП)

(см. п. 3.1.1 главы 3)

В настоящем дополнении изложены концептуальные рамки для принятия и выполнения государством ГосПБП. ГосПБП представляет собой административную систему управления безопасностью полетов в государстве. Эти концептуальные рамки включают 4 компонента, определенных требованиями п. 3.1.1 главы 3 настоящего Приложения, и связанные с ними 11 элементов, которые описаны ниже. Реализация ГосПБП соответствует масштабам и сложности системы гражданской авиации в государстве и требует координации деятельности полномочных органов, ответственных за отдельные элементы функций гражданской авиации в государстве. Концептуальные рамки для ГосПБП, изложенные в настоящем дополнении, и концептуальные рамки для СУБП, определенные в добавлении 2, следует рассматривать в качестве взаимодополняющих, но вместе с тем самостоятельных рамок. В настоящем дополнении также содержится краткое описание каждого элемента этих концептуальных рамок.

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

1. Государственная политика и цели обеспечения безопасности полетов
 - 1.1 Законодательные рамки государства в области безопасности полетов
 - 1.2 Обязательства и ответственность государства в области безопасности полетов
 - 1.3 Расследование авиационных происшествий и инцидентов
 - 1.4 Правоприменительная политика
2. Управление рисками для безопасности полетов на государственном уровне
 - 2.1 Требования к СУБП поставщика обслуживания в отношении обеспечения безопасности полетов
 - 2.2 Согласование показателей эффективности обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания
3. Обеспечение безопасности полетов на государственном уровне
 - 3.1 Контроль за состоянием безопасности полетов
 - 3.2 Сбор, анализ данных о безопасности полетов и обмен ими
 - 3.3 Ориентирование контроля на наиболее проблемные или требующие дополнительной проверки области на основе данных о безопасности полетов
4. Популяризация вопросов безопасности полетов на государственном уровне
 - 4.1 Внутренняя подготовка кадров, обмен информацией о безопасности полетов и ее распространение
 - 4.2 Внешняя подготовка кадров, обмен информацией о безопасности полетов и ее распространение

1. Государственная политика и цели обеспечения безопасности полетов

1.1 Законодательные рамки государства в области безопасности полетов

В соответствии с международными и национальными стандартами государство публикует национальные законодательные рамки и специальные правила в области безопасности полетов, которые определяют порядок осуществления государством управления безопасностью полетов. Это предусматривает участие государственных авиационных организаций в конкретной деятельности по управлению безопасностью полетов в государстве и определению роли, ответственности и взаимоотношений этих организаций. Законодательные рамки и специальные правила в области безопасности полетов периодически пересматриваются с тем, чтобы они сохраняли свою актуальность и соответствовали требованиям государства.

1.2 Обязательства и ответственность государства в области безопасности полетов

Государство определяет, устанавливает и документально оформляет требования, обязательства и иерархию ответственности в части принятия и выполнения ГосПБП. Это предусматривает разработку 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.

1.3 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.

1.4 Правоприменительная политика

Государство публикует правоприменительную политику, определяющую условия и обстоятельства, при которых поставщикам обслуживания в рамках собственной СУБП разрешается самостоятельно рассматривать и разрешать случаи отступлений от требований 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.

2. Управление рисками для безопасности полетов на государственном уровне

2.1 Требования к СУБП поставщика обслуживания в отношении обеспечения безопасности полетов

Государство устанавливает средства контроля, которые определяют порядок действий поставщиков обслуживания по выявлению источников опасности и управлению рисками для

безопасности полетов. К ним относятся требования, конкретные эксплуатационные правила и политика 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.

2.2 Согласование показателей эффективности обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания

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.

3. Обеспечение безопасности полетов на государственном уровне

3.1 Контроль за состоянием безопасности полетов

Государство создает механизмы обеспечения эффективного мониторинга восьми критических элементов контроля за состоянием безопасности полетов. Государство также создает механизмы, обеспечивающие соблюдение поставщиками обслуживания установленных нормативных средств контроля (требований, конкретных эксплуатационных правил и политики внедрения) в целях выявления источников опасности и управления рисками для безопасности полетов. Эти механизмы включают в себя инспекции, проверки и обследования для обеспечения того, чтобы нормативные средства контроля рисков для безопасности полетов были надлежащим образом интегрированы в СУБП поставщика обслуживания, чтобы они использовались по назначению и чтобы нормативные средства контроля оказывали запланированное влияние на риски для безопасности полетов.

Примечание. Инструктивный материал по выполнению этого элемента содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

3.2 Сбор, анализ данных о безопасности полетов и обмен ими

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

3.3 Ориентирование контроля на наиболее проблемные или требующие дополнительной проверки области на основе данных о безопасности полетов

Государство устанавливает 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.

4. Популяризация вопросов безопасности полетов на государственном уровне

4.1 Внутренняя подготовка кадров, обмен информацией о безопасности полетов и ее распространение

Государство осуществляет подготовку кадров и способствует повышению осведомленности и двустороннему обмену соответствующей информацией о безопасности полетов для обеспечения, в рамках авиационных организаций государства, формирования организационной культуры, которая содействует функционированию эффективной и действенной ГосПБП.

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

Государство проводит образовательную работу и способствует повышению осведомленности о рисках для безопасности полетов и двустороннему обмену соответствующей информацией о безопасности полетов в целях формирования у поставщиков обслуживания организационной культуры, которая содействует функционированию эффективной и действенной СУБП.

ДОПОЛНЕНИЕ В. ПРАВОВЫЕ ПРИНЦИПЫ ЗАЩИТЫ ИНФОРМАЦИИ ИЗ СИСТЕМ СБОРА И ОБРАБОТКИ ДАННЫХ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(см. п. 5.3 главы 5)

1. Введение

1.1 Защита информации о безопасности полетов от ненадлежащего использования является важным элементом обеспечения постоянного доступа к ней, поскольку использование информации о безопасности полетов в других целях, помимо безопасности полетов, может затруднить получение такой информации в будущем с негативными последствиями для безопасности полетов. Этот факт был признан 35-й сессией Ассамблеи, которая отметила, что существующие национальные законодательные нормы и правила во многих государствах могут неадекватно отражать методы защиты информации о безопасности полетов от ненадлежащего использования.

1.2 Поэтому принципы, изложенные в настоящем дополнении, призваны помочь государствам принимать национальные законодательные нормы и правила для обеспечения защиты информации, поступающей из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов (ССОДБП), с учетом требований надлежащего отправления правосудия. Цель заключается в предотвращении ненадлежащего использования информации, полученной исключительно в целях 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:

- a) *информация о безопасности полетов* означает информацию, содержащуюся в ССОДБП, созданных исключительно для целей повышения уровня безопасности полетов, и подлежащую защите с учетом конкретных условий, оговоренных ниже в п. 3.1;
- b) *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;
- c) ССОДБП 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 разделе 5.1 главы 5;
- 3) системы добровольного представления данных об инцидентах, предусмотренные в разделе 5.1 главы 5;
- 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).

2. 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 процесс 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.

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.

3. 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.

3.2 Защита должна конкретно определяться для каждой ССОДБП с учетом характера содержащейся в ней информации о безопасности полетов.

3.3 Для защиты конфиденциальной информации о безопасности полетов с учетом конкретно оговоренных условий должна вводиться официальная процедура.

3.4 Информацию о безопасности полетов не следует использовать в других целях, помимо тех, в которых она собиралась.

3.5 Для целей дисциплинарного, гражданского, административного и уголовного разбирательства информация о безопасности полетов должна использоваться лишь при наличии соответствующих гарантий, предусмотренных национальным законодательством.

4. Принципы освобождения

Освобождение от защиты информации о безопасности полетов должно предоставляться лишь в соответствии с национальным законодательством и правилами в тех случаях, когда:

- a) имеются доказательства того, что событие вызвано действием, которое, согласно законодательству, совершено с намерением причинить ущерб или совершено с осознанием вероятности последующего ущерба, что эквивалентно неосторожному поведению, крайней халатности или преднамеренному нарушению;
- b) 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
- c) в результате рассмотрения соответствующий полномочный орган приходит к выводу о том, что раскрытие информации о безопасности полетов необходимо для надлежащего отправления правосудия и что важность раскрытия такой информации превосходит те отрицательные последствия внутри страны и в международном масштабе, которые могут иметь такие действия для наличия информации о безопасности полетов в будущем.

5. 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.

5.2 Следует определить официальные критерии раскрытия информации о безопасности полетов, которые должны включать, как минимум, следующее:

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

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

6. Обязанности хранителя информации о безопасности полетов

В каждой ССОДБП должен назначаться хранитель информации. 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.

7. Защита зарегистрированной информации

Учитывая, что предусматриваемые законодательством записи окружающей обстановки на рабочем месте, такие как записи бортовых речевых самописцев (CVR), могут рассматриваться как вмешательство в личную жизнь эксплуатационного персонала, которому не подвергаются специалисты других профессий:

- 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; и
- 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 производимых в соответствии с законодательством записей на рабочем месте могут предусматривать выпуск указаний о том, что они не подлежат преданию гласности.