



ИКАО

Международные стандарты  
и Рекомендуемая практика

# Приложение 19

к Конвенции о международной  
гражданской авиации

## Управление безопасностью полетов

Издание второе, июль 2016 года



Настоящее издание заменяет, с 7 ноября 2019 года, все предыдущие издания Приложения 19.

Сведения о применении Стандартов и Рекомендуемой практики содержатся в главе 2 и предисловии.

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**





| ИКАО

Международные стандарты  
и Рекомендуемая практика

# Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации

## Управление безопасностью полетов

Издание второе, июль 2016 года

Настоящее издание заменяет, с 7 ноября 2019 года, все предыдущие издания Приложения 19.

Сведения о применении Стандартов и Рекомендуемой практики содержатся в главе 2 и предисловии.

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках  
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.  
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО [www.icao.int](http://www.icao.int).

*Издание первое, 2013.*  
*Издание второе, 2016.*

**Приложение 19. Управление безопасностью полетов**

Номер заказа: AN 19  
ISBN 978-92-9249-969-3

© ИКАО, 2016

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в какой форме и никакими средствами без предварительного письменного разрешения Международной организации гражданской авиации.





# ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
Сокращения.....	(vii)
Издания .....	(viii)
<b>ПРЕДИСЛОВИЕ</b> .....	<b>(ix)</b>
<b>ГЛАВА 1. Определения</b> .....	<b>1-1</b>
<b>ГЛАВА 2. Применимость</b> .....	<b>2-1</b>
<b>ГЛАВА 3. Обязанности государства по управлению безопасностью полетов</b> .....	<b>3-1</b>
3.1 Государственная программа по безопасности полетов (ГосПБП).....	3-1
3.2 Государственная политика, цели и ресурсы для обеспечения безопасности полетов .....	3-1
3.3 Управление рисками для безопасности полетов на государственном уровне .....	3-2
3.4 Обеспечение безопасности полетов на государственном уровне .....	3-4
3.5 Популяризация вопросов безопасности полетов на государственном уровне .....	3-5
<b>ГЛАВА 4. Система управления безопасностью полетов (СУБП)</b> .....	<b>4-1</b>
4.1 Общие положения .....	4-1
4.2 Международная авиация общего назначения – самолеты .....	4-2
<b>ГЛАВА 5. Сбор, анализ, защита, совместное использование данных и информации о безопасности полетов и обмен ими</b> .....	<b>5-1</b>
5.1 Системы сбора и обработки данных о безопасности полетов.....	5-1
5.2 Анализ данных и информации о безопасности полетов .....	5-2
5.3 Защита данных и информации о безопасности полетов .....	5-2
5.4 Совместное использование информации о безопасности полетов и обмен ею .....	5-3
<b>ДОБАВЛЕНИЕ 1. Критические элементы (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов</b> .....	<b>ДОБ 1-1</b>
1. Основное авиационное законодательство (КЭ-1).....	ДОБ 1-1
2. Конкретные правила эксплуатации (КЭ-2) .....	ДОБ 1-1
3. Государственная система и функции (КЭ-3).....	ДОБ 1-2
4. Квалифицированный технический персонал (КЭ-4).....	ДОБ 1-2
5. Технический инструктивный материал, средства и предоставление важной с точки зрения безопасности полетов информации (КЭ-5).....	ДОБ 1-3
6. Обязательства по выдаче свидетельств, сертификации, выдаче разрешений и/или утверждению (КЭ-6).....	ДОБ 1-3
7. Обязательства по надзору (КЭ-7).....	ДОБ 1-3
8. Разрешение проблем безопасности полетов (КЭ-8) .....	ДОБ 1-3

<b>ДОБАВЛЕНИЕ 2. Концептуальные рамки для системы управления безопасностью полетов (СУБП).....</b>	<b>ДОБ 2-1</b>
1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов .....	ДОБ 2-2
2. Управление рисками для безопасности полетов.....	ДОБ 2-4
3. Обеспечение безопасности полетов .....	ДОБ 2-4
4. Популяризация вопросов безопасности полетов .....	ДОБ 2-5
<b>ДОБАВЛЕНИЕ 3. Принципы защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников.....</b>	<b>ДОБ 3-1</b>
1. Общие принципы .....	ДОБ 3-1
2. Принципы защиты .....	ДОБ 3-2
3. Принципы освобождения.....	ДОБ 3-2
4. Раскрытие информации.....	ДОБ 3-3
5. Обязательства хранителя данных и информации о безопасности полетов .....	ДОБ 3-3
6. Защита зарегистрированных данных .....	ДОБ 3-4

---



**СОКРАЩЕНИЯ***(применяемые в настоящем Приложении)*

ГКБП	государственная система контроля за обеспечением безопасности полетов
ГосПБП	Государственная программа по безопасности полетов
ОВД	обслуживание воздушного движения
РУБП	Руководство по управлению безопасностью полетов
ССОДБП	системы сбора и обработки данных о безопасности полетов
СУБП	система управления безопасностью полетов
ADREP	система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах
CVR	бортовой речевой самописец
RAIO	региональная организация по расследованию авиационных происшествий и инцидентов
RSOO	региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика
SMP	Группа экспертов по управлению безопасностью полетов

---

**ИЗДАНИЯ**

(на которые делаются ссылки в настоящем Приложении)

*Конвенция о международной гражданской авиации (Doc 7300)*

Приложения к Конвенции о международной гражданской авиации

Приложение 1. *Выдача свидетельств авиационному персоналу*

Приложение 6. *Эксплуатация воздушных судов*

Часть I. *Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты*

Часть II. *Международная авиация общего назначения. Самолеты*

Часть III. *Международные полеты. Вертолеты*

Приложение 8. *Летная годность воздушных судов*

Приложение 11. *Обслуживание воздушного движения*

Приложение 13. *Расследование авиационных происшествий и инцидентов*

Приложение 14. *Аэродромы*

Том I. *Проектирование и эксплуатация аэродромов*

Руководства<sup>1</sup>

*Глобальный план обеспечения безопасности полетов (Doc 10004)*

*Руководство по авиационной медицине (Doc 8984)*

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

### **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:*

- a) *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, помещаемый в начале частей, глав или разделов Приложения для облегчения понимания порядка применения текста.

- с) *Примечания*, включаемые где это необходимо в текст, чтобы дать фактологическую информацию или ссылки, имеющие отношение к соответствующим Стандартам и Рекомендуемой практике, но не являющиеся составной частью Стандартов и Рекомендуемой практики.
- д) *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 безопасностью полетов (SMP/SM/1)		25 февраля 2013 года 15 июля 2013 года 14 ноября 2013 года
1 (2-е издание)	1-е совещание Группы экспертов по управлению безопасностью полетов (SMP/1) совместно с 14-м совещанием Рабочей группы полного состава Группы экспертов по летной годности (AIRP/WG/WHL/14) и Целевой группой по защите информации о безопасности полетов (SIP TF)	Дальнейшая разработка положений об управлении безопасностью полетов и распространение положений о системе управления безопасностью полетов (СУБП) на организации, отвечающие за разработку типа и/или изготовление двигателей и воздушных винтов	2 марта 2016 года 11 июля 2016 года 7 ноября 2019 года

# 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, 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 поврежденных воздушного судна содержится в дополнении E 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.

**Данные о безопасности полетов.** Определенный набор фактов или значимых результатов, касающихся безопасности полетов и полученных из различных связанных с авиацией источников, которые используются для поддержания или повышения уровня безопасности полетов.

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

- a) расследования авиационных происшествий или инцидентов;
- b) отчетность в области безопасности полетов;
- c) представление данных о поддержании летной годности;
- d) мониторинг эксплуатационных характеристик;



- e) инспекции, проверки, обследования; или
- f) исследования и обзоры состояния безопасности полетов.

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

**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.

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

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

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

**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 практикой.

*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, обязанности, руководящие принципы и процедуры.

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

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

*Примечание 3. Положения об управлении безопасностью полетов для конкретных поставщиков авиационного обслуживания и эксплуатантов приведены в главе 4 и относятся к системам управления безопасностью полетов (СУБП).*

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

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



## **ГЛАВА 3. ОБЯЗАННОСТИ ГОСУДАРСТВА ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ**

*Примечание 1. Критические элементы (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (ГКБП) добавления 1 представляют собой основу ГосПБП.*

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

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

### **3.1 Государственная программа по безопасности полетов (ГосПБП)**

Государства принимают и осуществляют ГосПБП, соответствующую масштабам и сложности системы гражданской авиации данного государства, но могут делегировать функции и виды деятельности по управлению безопасностью полетов другому государству, региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO).

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

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

### **3.2 Государственная политика, цели и ресурсы для обеспечения безопасности полетов**

#### **3.2.1 Основное авиационное законодательство**

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

3.2.1.2 **Рекомендация.** *Государства должны установить правоприменительную политику, определяющую условия и обстоятельства, при которых имеющим СУБП поставщикам обслуживания в рамках собственной СУБП разрешается самостоятельно рассматривать и разрешать определенные проблемы в области безопасности полетов приемлемым для соответствующего полномочного органа государства образом.*

### 3.2.2 Конкретные правила эксплуатации

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

3.2.2.2 Государства периодически пересматривают конкретные эксплуатационные правила, инструктивный материал и политику внедрения с тем, чтобы они сохраняли свою актуальность и соответствовали характеру деятельности.

### 3.2.3 Государственная система и функции

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

3.2.3.2 **Рекомендация.** *Государства должны определять, устанавливать и документально оформлять требования, обязательства, функции и виды деятельности в части принятия и выполнения государственной программы по безопасности полетов, включая выпуск директив по планированию, организации, разработке, контролю и постоянному совершенствованию ГосПБП в соответствии с целями государства в области безопасности полетов.*

3.2.3.3 **Рекомендация.** *Государства должны установить политику и цели в области безопасности полетов, которые отражают их обязательства в области безопасности полетов и способствуют формированию позитивной культуры безопасности полетов в авиационном сообществе.*

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

### 3.2.4 Квалифицированный технический персонал

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

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

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

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

## 3.3 Управление рисками для безопасности полетов на государственном уровне

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

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

### 3.3.2 Обязательства в отношении системы управления безопасностью полетов

3.3.2.1 Государства требуют внедрения СУБП следующими находящимися под их контролем поставщиками обслуживания:

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

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

- c) утвержденными организациями по техническому обслуживанию, предоставляющими услуги эксплуатантам самолетов или вертолетов, выполняющим международные коммерческие авиаперевозки согласно соответственно части I или разделу II части III Приложения 6;
- d) организациями, ответственными за конструкцию типа или изготовление воздушных судов, двигателей или воздушных винтов согласно Приложению 8;
- e) поставщиками обслуживания воздушного движения (ОВД) согласно Приложению 11;
- f) эксплуатантами сертифицированных аэродромов согласно тому I Приложения 14.

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

3.3.2.2 **Рекомендация.** Государства должны обеспечивать, чтобы показатели эффективности обеспечения безопасности полетов и целевые уровни, установленные поставщиками обслуживания и эксплуатантами, были приемлемыми для данного государства.

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

3.3.2.3 Государство регистрации устанавливает критерии внедрения СУБП эксплуатантами тяжелых или турбореактивных самолетов международной авиации общего назначения согласно разделу 3 части II Приложения 6.

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

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

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

### 3.3.3 Расследование авиационных происшествий и инцидентов

Государства устанавливают порядок расследования авиационных происшествий и инцидентов согласно Приложению 13 в целях содействия управлению безопасностью полетов в государстве.

### 3.3.4 Выявление источников опасности и оценка рисков для безопасности полетов

3.3.4.1 Государства создают и осуществляют процесс выявления источников опасности из собранных данных о безопасности полетов.

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

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

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

### 3.3.5 Управление рисками для безопасности полетов

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

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

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

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

## 3.4 Обеспечение безопасности полетов на государственном уровне

### 3.4.1 Обязательства по надзору

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

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

3.4.1.2 **Рекомендация.** Государства должны устанавливать процедуры первоочередного проведения инспекций, проверок и обследований в наиболее проблемных с точки зрения безопасности полетов или требующих дополнительной проверки областях.



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

**3.4.1.3 Рекомендация.** *Государствам следует периодически пересматривать показатели эффективности обеспечения безопасности полетов конкретного поставщика обслуживания.*

### 3.4.2 Эффективность обеспечения безопасности полетов на государственном уровне

**3.4.2.1** Государства устанавливают подлежащий достижению приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полетов-посредством своих ГосПБП.

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

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

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

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

**3.4.2.3 Рекомендация.** *Государства должны оценивать эффективность своих ГосПБП в целях поддержания или постоянного повышения общего уровня эффективности обеспечения безопасности полетов.*

## 3.5 Популяризация вопросов безопасности полетов на государственном уровне

### 3.5.1 Внутренний обмен информацией о безопасности полетов и ее распространение

**Рекомендация.** *Государства должны способствовать повышению осведомленности и совместному использованию информации о безопасности полетов и обмена ею для обеспечения в рамках авиационных организаций государства формирования позитивной культуры в области безопасности полетов, которая содействует функционированию эффективной ГосПБП.*

### 3.5.2 Внешний обмен информацией о безопасности полетов и ее распространение

**Рекомендация.** *Государства должны способствовать повышению осведомленности о безопасности полетов и совместному использованию информации о безопасности полетов и обмену ею в рамках авиационного сообщества в целях содействия поддержанию и повышению уровня безопасности полетов и формирования позитивной культуры безопасности полетов.*

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

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

## **ГЛАВА 4. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ (СУБП)**

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

*Примечание 2. Организация может принять решение о распространении сферы применения одной СУБП на несколько видов деятельности поставщика обслуживания.*

### **4.1 Общие положения**

4.1.1 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 Государство обеспечивает разработку поставщиком обслуживания плана, способствующего внедрению СУБП.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4.2 Международная авиация общего назначения – самолеты

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

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

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

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

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

*Примечание. Цель положений настоящей главы – обеспечить постоянный доступ к данным и информации о безопасности полетов в целях содействия деятельности по управлению безопасностью полетов.*

### **5.1 Системы сбора и обработки данных о безопасности полетов**

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

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

- a) данные и информацию, относящиеся к расследованиям авиационных происшествий и инцидентов;*
- b) данные и информацию, относящиеся к расследованиям в области безопасности полетов, проводимым государственными полномочными органами или поставщиками авиационного обслуживания;*
- c) системы обязательного представления данных о безопасности полетов, указанные в п. 5.1.2;*
- d) системы добровольного представления данных, указанные в п. 5.1.3;*
- e) системы представления данных на индивидуальной основе, включая автоматизированные системы сбора данных, предусмотренные главой 3 части I Приложения 6, и неавтоматизированные системы сбора данных.*

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

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

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

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

5.1.2 Государства создают систему обязательного представления данных о безопасности полетов, которая включает представление данных об инцидентах.

5.1.3 Государства создают систему добровольного представления данных о безопасности полетов для сбора и анализа данных и информации о безопасности полетов, которые не фиксируются в рамках системы обязательного представления данных о безопасности полетов.

5.1.4 **Рекомендация.** Государственные полномочные органы, ответственные за внедрение ГосПБП, должны иметь доступ к ССОДБП, указанной в п. 5.1.1, с целью содействия выполнению ими своих обязанностей в области безопасности полетов согласно принципам в добавлении 3.

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

5.1.5 **Рекомендация.** В базе данных о безопасности полетов следует использовать стандартную классификацию в целях содействия обмену информацией о безопасности полетов и ее совместному использованию.

*Примечание.* Государствам рекомендуется использовать совместимую с ADREP систему. Дополнительная информация по ADREP содержится в главе 7 Приложения 13.

## 5.2 Анализ данных и информации о безопасности полетов

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

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

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

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

## 5.3 Защита данных и информации о безопасности полетов

5.3.1 Государства обеспечивают защиту данных и информации о безопасности полетов, полученных из систем добровольного представления данных о безопасности полетов и соответствующих источников согласно добавлению 3.

*Примечание 1.* К источникам относятся отдельные лица и организации.

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

*Примечание 1. Важнейшее значение для представления данных о безопасности полетов имеет создание для этого таких условий, при которых сотрудники и эксплуатационный персонал могут быть уверены в том, что за свои действия или упущения, обусловленные их подготовкой и опытом, они не понесут наказания.*

*Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся систем обязательного и добровольного представления данных о безопасности полетов, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).*

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

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

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

5.3.5 Государства принимают необходимые меры, включая содействие формированию позитивной культуры безопасности полетов, направленные на поощрение представления данных о безопасности полетов с помощью указанных в пп. 5.1.2 и 5.1.3 систем.

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

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

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

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

## 5.4 Совместное использование информации о безопасности полетов и обмен ею

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

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

5.4.2 Государства поощряют создание сетей совместного использования информации о безопасности полетов или обмена ею среди всех пользователей авиационных систем и содействуют совместному использованию и обмену информацией о безопасности полетов, если национальным законодательством не предусмотрено иное.

*Примечание. Справочный материал, содержащий дополнительные сведения об обмене информацией о безопасности полетов, содержится в Кодексе поведения ИКАО в отношении обмена информацией о безопасности полетов и ее использования, приведенном в Глобальном плане обеспечения безопасности полетов (Doc 10004).*



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

*(см. главу 3)*

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

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

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

*Примечание 4. Положения, касающиеся контроля за обеспечением эксплуатантами безопасности полетов, содержатся в добавлении 5 к части I Приложения 6 и добавлении 1 к части III Приложения 6.*

## **1. Основное авиационное законодательство (КЭ-1)**

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

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

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

## **2. Конкретные правила эксплуатации (КЭ-2)**

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

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

### 3. Государственная система и функции (КЭ-3)

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

3.2 Государственные полномочные органы или ведомства имеют заявленные функции и цели в области безопасности полетов для выполнения своих обязанностей по управлению безопасностью полетов.

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

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

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

**3.5 Рекомендация.** Государствам 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 этих государствах.

*Примечание. Кроме того, добавление 5 к части I Приложения 6 и добавление 1 к части III Приложения 6 предусматривают использование государством эксплуатанта соответствующей методики для определения его требований к укомплектованию инспекторским составом. Инспекторы относятся к персоналу, осуществляющему функции контроля за обеспечением безопасности полетов.*

### 4. Квалифицированный технический персонал (КЭ-4)

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

4.2 Государства вводят систему учета подготовки технического персонала.

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

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

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

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

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

### **7. Обязательства по надзору (КЭ-7)**

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

### **8. Разрешение проблем безопасности полетов (КЭ-8)**

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

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



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

*(см. п. 4.1.1 главы 4)*

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

*Примечание 2. Взаимодействие поставщиков обслуживания с другими организациями может внести существенный вклад в обеспечение безопасности предоставляемых ими продуктов или услуг. Инструктивный материал по управлению взаимодействием в части, касающейся СУБП, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).*

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

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

1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов:
  - 1.1 Обязательства руководства.
  - 1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов.
  - 1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов.
  - 1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки.
  - 1.5 Документация по СУБП.
2. Управление рисками для безопасности полетов:
  - 2.1 Выявление источников опасности.
  - 2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов.
3. Обеспечение безопасности полетов:
  - 3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов.
  - 3.2 Осуществление изменений.
  - 3.3 Постоянное совершенствование СУБП.
4. Популяризация вопросов безопасности полетов:
  - 4.1 Подготовка кадров и обучение.
  - 4.2 Обмен информацией о безопасности полетов.

## 1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов

### 1.1 Обязательства руководства

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

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

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

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

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

### 1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов

Поставщик обслуживания:

- a) определяет ответственного руководителя, который, независимо от других выполняемых им функций, несет ответственность от имени организации за внедрение и поддержание функционирования эффективной СУБП;
- b) устанавливает четкую иерархию ответственности во всей организации, включая прямую ответственность старших руководителей за безопасность полетов;

- с) определяет обязанности всех руководителей, независимо от других выполняемых ими функций, а также сотрудников в отношении эффективности организации в области обеспечения безопасности полетов
- д) документально оформляет и доводит до сведения всех сотрудников организации, иерархию ответственности, обязанности и полномочия в области обеспечения безопасности полетов;
- е) 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 СУБП.

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

### 1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки

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

### 1.5 Документация по СУБП

1.5.1 Поставщик обслуживания разрабатывает и обновляет руководство по СУБП, содержащую следующую информацию:

- а) политику и цели в области обеспечения безопасности полетов;
- б) требования к СУБП;
- с) процессы и процедуры СУБП; и
- д) иерархию ответственности, обязанности и полномочия в отношении процессов и процедур СУБП.

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

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

## 2. Управление рисками для безопасности полетов

### 2.1 Выявление источников опасности

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

2.1.2 Выявление источников опасности основывается на сочетании реагирующих и проактивных методов.

### 2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов

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

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

## 3. Обеспечение безопасности полетов

### 3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов

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

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

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

### 3.2 Осуществление изменений

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

### 3.3 Постоянное совершенствование СУБП

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



#### 4. Популяризация вопросов безопасности полетов

##### 4.1 Подготовка кадров и обучение

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

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

##### 4.2 Обмен информацией о безопасности полетов

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

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



## **ДОБАВЛЕНИЕ 3. ПРИНЦИПЫ ЗАЩИТЫ ДАННЫХ И ИНФОРМАЦИИ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ИСТОЧНИКОВ**

(см. п. 5.3 главы 5)

*Примечание 1. Защита данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников является важным элементом обеспечения постоянного доступа к ним, поскольку использование данных и информации о безопасности полетов в целях, не относящихся к поддержанию и/или повышению уровня безопасности полетов, может затруднить получение таких данных и информации в будущем со значительными негативными последствиями для безопасности полетов.*

*Примечание 2. Ввиду того что в государствах существуют различные правовые системы, государства используют гибкий подход к составлению своих законодательных норм и правил, отражающих их политику и практику.*

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

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

### **1. Общие принципы**

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

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

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

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

## 2. Принципы защиты

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

- a) для проведения дисциплинарного, гражданского, административного и уголовного разбирательства в отношении сотрудников, эксплуатационного персонала или организаций;
- b) для предания гласности; или
- c) в любых целях, не относящихся к поддержанию или повышению уровня безопасности полетов;

за исключением случаев, когда применяется принцип освобождения.

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

- a) защита определяется с учетом характера данных и информации о безопасности полетов-;
- b) для защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников вводится официальная процедура;
- c) данные и информация о безопасности полетов не будут использоваться в других целях, помимо тех, для которых они собирались;
- d) при условии применения принципа освобождения для целей дисциплинарного, гражданского, административного и уголовного разбирательства данные и информация о безопасности полетов будут использоваться лишь при наличии соответствующих официальных гарантий.

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

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

## 3. Принципы освобождения

Освобождение от защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников предоставляется только в тех случаях, когда компетентный полномочный орган:

- a) определяет, что имеются факты и обстоятельства, обоснованно свидетельствующие о том, что событие возможно вызвано действием или упущением, которое, согласно национальному законодательству, представляет собой крайнюю халатность, преднамеренное нарушение или преступные действия;

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

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

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

#### **4. Раскрытие информации**

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

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

4.2 В тех случаях, когда раскрытие информации осуществляется в соответствии с разделом 3, государства гарантируют, что:

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

#### **5. Обязанности хранителя данных и информации о безопасности полетов**

Государства предусматривают назначение в каждой ССОДБП хранителя информации, который обеспечивает защиту данных и информации о безопасности полетов в соответствии с применимыми положениями настоящего добавления.

*Примечание. Хранитель информации может означать лицо или организацию.*

## 6. Защита зарегистрированных данных

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

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

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

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

— КОНЕЦ —



ISBN 978-92-9249-969-3



9

789292

499693