



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.: +1-514-954-6757

Ref.: AN 3/5.6-09/21

3 апреля 2009 года

**Содержание:** принятие поправки 101  
к Приложению 8

**Требуемые действия:** а) уведомить о любом  
несогласии до 20 июля 2009 года; б) уведомить  
о любых различиях и соблюдении до 18 ноября  
2010 года и 14 ноября 2013 года

1. Имею честь сообщить вам о том, что Совет на состоявшемся 4 марта 2009 года 6-м заседании своей 186-й сессии принял поправку 101 к *Международным стандартам и Рекомендуемой практике "Летная годность воздушных судов"* (Приложение 8 к Конвенции о международной гражданской авиации). Текст поправки и резолюция о принятии размещены на сайте ICAO-NET ([www.icao.int/icaonet](http://www.icao.int/icaonet)) в виде дополнений к электронному варианту настоящего письма государствам.
2. Принимая упомянутую поправку, Совет установил 20 июля 2009 года в качестве даты вступления ее в силу, за исключением любой части поправки, в отношении которой большинство Договаривающихся государств заявит о своем несогласии до этой даты. Кроме того, Совет постановил, что поправка 101 в том объеме, в каком она вступит в силу, начнет применяться с 18 ноября 2010 года в части положений, касающихся государственной программы по безопасности полетов, и с 14 ноября 2013 года в части положений, касающихся систем управления безопасностью полетов.
3. Поправка 101 вытекает из предложения Секретариата о разработке согласованных положений, касающихся управления безопасностью полетов, в продолжение работ по согласованию, начатых в 2005 году, включая внедрение и поддержание государственной программы по безопасности полетов (ГПБП) и требование к организациям, отвечающим за типовые конструкции или изготовление воздушных судов, относительно внедрения системы управления безопасностью полетов (СУБП).
4. Совет согласился с сохранением в Приложении 8 требований в отношении управления безопасностью полетов, но без концептуальных рамок СУБП. Было также

согласовано, что вопрос концептуальных рамок СУБП, подходящих для организаций, ответственных за типовые конструкции или изготовление воздушных судов, в том числе вопрос о применении стандартных рамок, следует вновь изучить в будущем в рамках широких консультаций как с государствами, так и с отраслью. Учитывая время, необходимое ИКАО для завершения указанных консультаций, и, соответственно, изменения Приложения 8, было решено, что дата начала применения 14 ноября 2013 года в отношении положений главы 5 Приложения 8, касающихся СУБП, даст государствам достаточно времени для введения соответствующих правил, а отрасли – для их реализации.

5. В соответствии с решением 26-й сессии Ассамблеи хотел бы обратить ваше внимание на существующую в Организации традиционную практику предоставления документации государствам по их просьбе. В этой связи рекомендую воспользоваться веб-сайтом ICAO-NET ([www.icao.int/icaonet](http://www.icao.int/icaonet)), на котором вы можете ознакомиться со всеми относящимися к данному вопросу документами. Практика рассылки печатных экземпляров таких документов теперь прекращена.

6. В соответствии с резолюцией о принятии прошу вас:

- a) до 20 июля 2009 года сообщить мне, намерено ли ваше правительство заявить о несогласии с какой-либо частью принятых изменений к Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) в поправке 101, используя для этой цели форму, приведенную в дополнении В. Просьба принять к сведению, что представлять следует только заявления о несогласии и что непредставление вами ответа будет рассматриваться как согласие с поправкой;
- b) до 18 октября 2010 года<sup>1</sup> сообщить мне, используя приведенную в дополнении С форму:
  - 1) о любых различиях, которые будут иметь место на 18 ноября 2010 года<sup>2</sup> между национальными правилами или практикой вашего правительства и положениями Приложения 8 в целом с учетом всех поправок, включая поправку 101, а впоследствии – о любых других различиях, которые могут возникнуть;
  - 2) дату или даты, к которым ваше правительство обеспечит выполнение положений Приложения 8 в целом с учетом всех поправок, включая поправку 101.

7. Относительно упомянутой в п. 6 а) выше просьбы следует иметь в виду, что заявление о несогласии с поправкой 101 или любой ее частью в соответствии со статьей 90 Конвенции не является уведомлением о различиях в соответствии со статьей 38 Конвенции. Для выполнения последнего положения требуется представить отдельное заявление, если какие-либо различия будут иметь место, в соответствии с п. 6 b) 1). В этой связи следует отметить, что Международные стандарты, содержащиеся в Приложениях, имеют условную обязательную силу в той их части, в отношении которой заинтересованные государство или государства не уведомили о каких-либо различиях в соответствии со статьей 38 Конвенции.

---

<sup>1</sup> 14 октября 2013 года для пп. 5.3 и 5.4.

<sup>2</sup> 14 ноября 2013 года для пп. 5.3 и 5.4.

8. Указания относительно выявления различий и представления сведений о них приведены в памятке об уведомлении о различиях в дополнении D.

9. Просьба иметь в виду, что подробного повторения ранее представленных различий, если они продолжают иметь место, можно избежать, заявив о том, что эти различия в настоящее время сохраняются.

10. Буду признателен, если один экземпляр ваших уведомлений, упомянутых в п. 6 b) выше, вы также направите аккредитованному при вашем правительстве региональному директору ИКАО.

11. Заменяющие страницы, включающие поправку 101, будут направлены вам в возможно кратчайшие сроки после вступления поправки в силу 20 июля 2009 года.

Примите уверения в моем совершенном уважении.

Тайеб Шериф  
Генеральный секретарь

**Прилагается:**

- A. Поправка к предисловию к Приложению 8.
- B. Форма уведомления о несогласии с поправкой 101 к Приложению 8 в целом или с ее частью.
- C. Форма уведомления о соблюдении положений Приложения 8 или о различиях с ними.
- D. Памятка об уведомлении о различиях.

ДОПОЛНЕНИЕ А к письму государствам АН 3/5.6-09/21

**ПОПРАВКА К ПРЕДИСЛОВИЮ ПРИЛОЖЕНИЯ 8, ИЗДАНИЕ ДЕСЯТОЕ**

*Добавить* в конце таблицы А следующий текст:

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос(ы)</i>	<i>Даты принятия/ утверждения, вступления в силу, начала применения</i>
101	Секретариат	Поправка, касающаяся разработки согласованных положений, связанных с управлением безопасностью полетов, применительно к внедрению и поддержанию государственной программы по безопасности полетов с 18 ноября 2010 г. и требованию к организациям, ответственным за типовую конструкцию или изготовление воздушного судна, относительно внедрения системы управления безопасностью полетов с 14 ноября 2013 г.	4 марта 2009 года 20 июля 2009 года 18 ноября 2010 года 14 ноября 2013 года

-----

ДОПОЛНЕНИЕ В к письму государствам AN 3/5.6-09/21

**УВЕДОМЛЕНИЕ О НЕСОГЛАСИИ С ПОПРАВКОЙ 101  
К ПРИЛОЖЕНИЮ 8 В ЦЕЛОМ ИЛИ С ЕЕ ЧАСТЬЮ**

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

(Государство) \_\_\_\_\_ настоящим выражает несогласие со следующими частями поправки 101 к Приложению 8:

Подпись \_\_\_\_\_

Дата \_\_\_\_\_

*ПРИМЕЧАНИЯ:*

- 1) Если вы намереваетесь уведомить о несогласии с поправкой 101 к Приложению 8 в целом или с ее частью, просьба направить такое уведомление в Штаб-квартиру ИКАО до 20 июля 2009 года. Если оно не будет получено к указанному сроку, это будет означать, что у вас нет возражений по данной поправке. **Если вы согласны со всеми частями поправки 101, возвращать данное уведомление о несогласии нет необходимости.**
- 2) Данное уведомление не следует рассматривать в качестве уведомления о соблюдении положений Приложения 8 или о различиях с ними. Уведомления о соблюдении или о различиях следует направлять отдельно (см. дополнение С).
- 3) Просьба при необходимости использовать дополнительные листы.

\_\_\_\_\_

ДОПОЛНЕНИЕ С к письму государствам AN 3/5.6-09/21

**УВЕДОМЛЕНИЕ О СОБЛЮДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЙ ПРИЛОЖЕНИЯ 8  
ИЛИ О РАЗЛИЧИЯХ С НИМИ  
(включая все поправки, в том числе поправку 101)**

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

1. Никаких различий на (дата) \_\_\_\_\_ между национальными правилами и/или практикой (**государство**) \_\_\_\_\_ и положениями Приложения 8, включая все поправки, в том числе поправку 101, не имеется.

2. На (дата) \_\_\_\_\_ существуют следующие различия между правилами и/или практикой (**государство**) \_\_\_\_\_ и положениями Приложения 8, включая поправку 101 (см. примечание 3 ниже):

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

(Просьба при необходимости использовать дополнительные листы)

3. К срокам, которые указаны ниже, (**государство**) \_\_\_\_\_ будет выполнять положения Приложения 8, включая все поправки, в том числе поправку 101, уведомление о различиях с которыми содержится выше в п. 2.

а) <b>Положение в Приложении</b> (Просьба сделать точную ссылку на пункт)	б) <b>Дата</b>	с) <b>Замечания</b>
--	----------------	---------------------

(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 18 октября 2010 года<sup>1</sup>.
- 3) Подробного повторения ранее представленных различий, которые продолжают существовать, можно избежать, заявив о том, что в настоящее время эти различия сохраняются.
- 4) Инструктивные указания относительно уведомления о различиях с положениями Приложения 8 приведены в памятке об уведомлении о различиях в дополнении D.
- 5) Просьба направить экземпляр данного уведомления региональному директору ИКАО, аккредитованному при вашем правительстве.

-----

<sup>1</sup> 14 октября 2013 года для пп. 5.3 и 5.4.

**ПАМЯТКА ОБ УВЕДОМЛЕНИИ О РАЗЛИЧИЯХ С ПРИЛОЖЕНИЕМ 8  
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 18 октября 2010 года<sup>1</sup> о различиях со Стандартами Приложения 8. 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 8, включая поправку 101*

2.1 Прошлый опыт свидетельствует о том, что сообщения о различиях с Приложением 8 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 8 могут быть даны лишь в самых общих чертах. В тех случаях, когда национальные правила государств предусматривают применение процедур, которые не являются совершенно

---

<sup>1</sup> 14 октября 2013 года для пп. 5.3 и 5.4.



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.

2.4 Государствам, которые уже сообщили полностью о различиях с Приложением 8 или об отсутствии таких различий, сообщение о каких-либо других различиях, возникших вследствие введения поправки, не представит затруднений; однако при этом следует обратить внимание на п. 1.5, в котором указывается, что такое сообщение необходимо делать в отношении не только последней поправки, но и всего Приложения, включая эту поправку.

---

\* 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 a) или c).

3. *Форма уведомления о различиях*

3.1 О различиях следует уведомлять следующим образом:

- a) *Ссылка*: номер пункта или подпункта измененного Приложения 8, 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.
- 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.

ПОПРАВКА № 101

К

МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ  
И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКЕ

# ЛЕТНАЯ ГОДНОСТЬ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

К КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Поправка к Приложению 8, содержащаяся в этом документе, принята Советом ИКАО **4 марта 2009 года**. Те части этой поправки, которые **20 июля 2009 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, **18 ноября 2010 года** и **14 ноября 2013 года**. (См. письмо государствам AN 3/5.6-09/21.)

МАРТ • 2009

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

**ПОПРАВКА 101 К МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ  
И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКЕ**

**"ЛЕТНАЯ ГОДНОСТЬ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ"**

**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* 4 марта 2009 года поправку 101 к Международным стандартам и Рекомендуемой практике, содержащимся в документе, озаглавленном "*Международные стандарты и Рекомендуемая практика. Летная годность воздушных судов*", который для удобства назван Приложением 8 к Конвенции;
2. *устанавливает* 20 июля 2009 года как дату вступления в силу вышеуказанной поправки, за исключением какой-либо ее части, в отношении которой до этой даты большинство Договаривающихся государств официально заявит Совету о своем несогласии;
3. *постановляет*, что вышеуказанная поправка или ее части, которые вступили в силу, начинают применяться с 18 ноября 2010 года<sup>1</sup>;
4. *порукает Генеральному секретарю*:
  - a) незамедлительно уведомить каждое Договаривающееся государство о вышеуказанном решении и сразу же после 20 июля 2009 года уведомить о тех частях поправки, которые вступили в силу;
  - b) просить каждое Договаривающееся государство:
    - 1) уведомить Организацию (в соответствии с обязательством, налагаемым статьей 38 Конвенции) о различиях, которые будут иметь место на 18 ноября 2010 года<sup>1</sup> между их национальными правилами или практикой и положениями Стандартов в измененном в соответствии с настоящей резолюцией Приложении; такое уведомление следует направить до 18 октября 2010 года<sup>2</sup> и затем уведомлять Организацию о каждом новом возникающем различии;
    - 2) уведомить Организацию до 18 октября 2010 года<sup>2</sup> о дате или датах, начиная с которых оно будет выполнять положения Стандартов в измененном в соответствии с настоящей резолюцией Приложении;
    - c) предложить каждому Договаривающемуся государству дополнительно уведомить о любых различиях между их практикой и Рекомендуемой практикой, если уведомление о таких различиях играет важную роль в обеспечении аэронавигации. При уведомлении следовать процедуре, предусмотренной выше в подпункте b) в отношении различий со Стандартами.

---

<sup>1</sup> 14 ноября 2013 года в отношении пп. 5.3 и 5.4.

<sup>2</sup> 14 октября 2013 года в отношении пп. 5.3 и 5.4.

**ПРИМЕЧАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ФОРМЫ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ  
ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ 8**

В тексте поправки исключаемый текст зачеркивается, а новый текст затемняется, как указано ниже:

- |   |   |
|---|---|
| 1. <del>Текст, подлежащий исключению, зачеркивается.</del>                                | существующий текст, подлежащий<br>исключению  |
| 2. Новый текст, подлежащий включению,<br>затеняется.                                      | новый текст, подлежащий включению             |
| 3. <del>Текст, подлежащий исключению, зачеркивается,<br/>а новый текст затемняется.</del> | новый текст, заменяющий существующий<br>текст |

## ТЕКСТ ПОПРАВКИ 101 К

### МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКЕ

#### "ЛЕТНАЯ ГОДНОСТЬ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ"

#### ПРИЛОЖЕНИЕ 8

#### К КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

...

#### ЧАСТЬ I. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

...

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

...

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

...

#### ЧАСТЬ II. ПРОЦЕДУРЫ СЕРТИФИКАЦИИ И СОХРАНЕНИЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

...

---

*Включить следующую новую главу 5:*

---

#### ГЛАВА 5. УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

5.1 Государства принимают программу по безопасности полетов в целях обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов.

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

5.2 Намеченный к обеспечению приемлемый уровень безопасности полетов устанавливается соответствующим государством.

*Примечание. Инструктивный материал, касающийся определения приемлемых уровней безопасности полетов, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).*

5.3 С 14 ноября 2013 года в рамках своей программы по безопасности полетов государства требуют, чтобы организация, ответственная за типовую конструкцию или изготовление воздушного судна, внедряла приемлемую для государства систему управления безопасностью полетов, которая, как минимум:

- a) определяет риски для безопасности полетов;
- b) обеспечивает предпринятие коррективных действий, необходимых для поддержания согласованного уровня безопасности полетов;
- c) предусматривает проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки уровня безопасности полетов;
- d) имеет своей целью постоянное повышение общей эффективности системы управления безопасностью полетов.

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

5.4 С 14 ноября 2013 года в рамках системы управления безопасностью полетов четко определяется иерархия ответственности по всей организации, ответственной за типовую конструкцию или изготовление воздушного судна, в том числе прямая ответственность за безопасность полетов со стороны старшего руководства.

---

Конец нового текста.

---

...

---

*Включить следующее новое дополнение А:*

---

## **ДОПОЛНЕНИЕ А. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ РАМКИ ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (ГПБП)**

### **Введение**

В настоящем дополнении изложены концептуальные рамки для принятия и выполнения государством государственной программы по безопасности полетов (ГПБП). ГПБП представляет собой административную систему управления безопасностью полетов в государстве. Эти концептуальные рамки включают 4 компонента и 11 элементов, описанных ниже. Реализация ГПБП соответствует масштабам и сложности авиационной системы государства и может потребовать координации деятельности многочисленных полномочных органов, ответственных за реализацию функций, предусмотренных отдельными элементами. В настоящем дополнении также содержится краткое описание каждого элемента этих концептуальных рамок.

1. Государственная политика и цели обеспечения безопасности полетов:
  - 1.1 Законодательные рамки государств в области безопасности полетов.
  - 1.2 Обязательства и ответственность государств за безопасность полетов.
  - 1.3 Расследование авиационных происшествий и инцидентов.
  - 1.4 Правоприменительная политика.

2. Управление факторами риска для безопасности полетов на государственном уровне:
  - 2.1 Требования безопасности полетов к СУБП поставщиков обслуживания.
  - 2.2 Согласование показателей безопасности полетов поставщиков обслуживания.
3. Обеспечение безопасности полетов на государственном уровне:
  - 3.1 Контроль за состоянием безопасности полетов.
  - 3.2 Сбор, анализ и обмен данными по безопасности полетов.
  - 3.3 Ориентирование контроля на области повышенной обеспокоенности или потребности 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.

*Примечание. В контексте данного дополнения термин "поставщик обслуживания" означает любую организацию, обеспечивающую авиационное обслуживание. Данный термин включает в себя утвержденные учебные организации, подверженные воздействию факторов риска в ходе предоставления своих услуг, эксплуатантов воздушных судов, утвержденные организации по техническому обслуживанию, организации, ответственные за типовую конструкцию и/или сборку воздушных судов, поставщиков обслуживания воздушного движения и сертифицированные аэродромы.*

## **1. Государственная политика и цели обеспечения безопасности полетов**

### 1.1 Законодательные рамки государств в области безопасности полетов

Государство публикует национальные законодательные рамки и специальные правила в области безопасности полетов для обеспечения соблюдения международных и национальных стандартов, которые определяют порядок осуществления государством управления безопасностью полетов. Речь идет об участии государственных авиационных организаций в конкретной деятельности по управлению безопасностью полетов в государстве и определении 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 были приемлемыми для государства.

### 1.2 Обязательства и ответственность государств за безопасность полетов

Государство определяет, устанавливает и документально оформляет требования, обязательства и ответственность за принятие и выполнение ГПБП. Это предусматривает разработку директив по планированию, организацию, разработку, контроль и постоянное совершенствование ГПБП в соответствии с целями государства в области безопасности полетов. Кроме того, это также предусматривает четкое определение порядка выделения ресурсов, необходимых для реализации ГПБП.

### 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 определение доли вины или ответственности. Такие расследования проводятся в целях управления безопасностью полетов в государстве. В рамках реализации ГПБП 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 своей системы управления безопасностью полетов (СУБП) разрешается своими силами рассматривать и разрешать случаи отступлений и незначительных нарушений требований безопасности полетов к удовлетворению полномочного органа. Правоприменительная политика также определяет условия и обстоятельства, в соответствии с которыми в рамках правоприменительных процедур рассматриваются случаи отступления от требований в области безопасности полетов.

### **2. Управление факторами риска для безопасности полетов на государственном уровне**

#### 2.1 Требования безопасности полетов к СУБП поставщиков обслуживания

Государство устанавливает средства контроля, которые определяют порядок действий поставщиков обслуживания по определению факторов опасности и управлению факторами риска для безопасности полетов. К ним относятся требования, конкретные эксплуатационные правила и политика внедрения СУБП поставщиками обслуживания. Требования и конкретные эксплуатационные правила периодически пересматриваются с тем, чтобы они сохраняли свою актуальность и были приемлемыми для поставщиков обслуживания.

#### 2.2 Согласование показателей безопасности полетов поставщиков обслуживания

Государство согласовывает с отдельными поставщиками обслуживания предусмотренные СУБП показатели безопасности полетов. Согласованные показатели безопасности полетов СУБП конкретных поставщиков обслуживания периодически пересматриваются с тем, чтобы они сохраняли свою актуальность и были приемлемыми для поставщиков обслуживания.

### **3. Обеспечение безопасности полетов на государственном уровне**

#### 3.1 Контроль за состоянием безопасности полетов

Государство определяет механизмы обеспечения эффективного мониторинга за реализацией восьми критических элементов контроля за состоянием безопасности полетов. Государство также определяет механизмы, обеспечивающие соблюдение поставщиками обслуживания установленных нормативных средств контроля (требований, конкретных эксплуатационных правил и политики внедрения) в целях определения факторов опасности и управления факторами риска для безопасности полетов. Эти механизмы включают в себя инспекции, проверки и обследования для обеспечения того, чтобы нормативные средства контроля факторов риска для безопасности полетов были надлежащим образом интегрированы в СУБП поставщиков обслуживания, чтобы они использовались, как намечено, и чтобы нормативные средства контроля оказывали запланированное влияние на факторы риска для безопасности полетов.

### 3.2 Сбор, анализ и обмен данными по безопасности полетов

Государство устанавливает механизмы обеспечения сбора и хранения данных о факторах опасности и риска для безопасности полетов как на индивидуальном, так и на общегосударственном уровне. Государство также устанавливает механизмы получения информации из хранимых данных и активного обмена информацией о безопасности полетов с поставщиками обслуживания и/или, при необходимости, с другими государствами.

### 3.3 Ориентирование контроля на области повышенной обеспокоенности или потребности на основе данных о безопасности полетов

Государство устанавливает процедуры приоритизации инспекций, проверок и обследований в тех областях повышенной обеспокоенности или потребности в области безопасности полетов, которые определены посредством анализа данных о факторах опасности и их последствиях для эксплуатации и результатов оценки факторов риска 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, ознакомление и двусторонний обмен соответствующей информацией о безопасности полетов для обеспечения, в рамках авиационных организаций государства, создания культуры организации, которая содействует разработке эффективной и действенной ГПБП.

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

Государство осуществляет обучение, ознакомление с факторами риска для безопасности полетов и двусторонний обмен соответствующей информацией о безопасности полетов в целях выработки у поставщиков обслуживания культуры организации, которая содействует эффективной и действенной реализации СУБП.

---

Конец нового текста.

---

— КОНЕЦ —