



ИКАО

Doc 10004

Глобальный план обеспечения безопасности полетов

2020-2022



Утверждено и опубликовано с санкции Генерального секретаря

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



ИКАО

Doc 10004

Глобальный план обеспечения безопасности полетов

Издание 2020–2022 годов

Утверждено и опубликовано с санкции Генерального секретаря

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.

Издание 2020-2022 гг.

Дос 10004. Глобальный план обеспечения безопасности полетов

Номер заказа: 10004

ISBN 978-92-9258-839-7

© ИКАО, 2019

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.

ПОПРАВКИ

Об издании поправок сообщается в дополнениях к КATALOGУ ИКАО "Продукция и услуги"; каталог и дополнения к нему размещены на веб-сайте ИКАО www.icao.int. Ниже приведена таблица для регистрации поправок.

РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВОК И ИСПРАВЛЕНИЙ

[illegible][illegible]

КРАТКАЯ СПРАВКА

Безопасность полетов является главным приоритетом в авиации. Цель Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) заключается в неуклонном уменьшении числа погибших в авиационных происшествиях и риска гибели людей путем предоставления руководящих принципов по разработке согласованной стратегии в области безопасности полетов и подготовки и реализации региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов. Безопасная авиационная система способствует экономическому развитию государств и отраслей промышленности. ГПБП содействует внедрению государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов, применению основанного на оценке риска подхода к управлению безопасностью полетов, а также координированному подходу к сотрудничеству между государствами, регионами и отраслью. Государствам рекомендуется поддерживать и внедрять ГПБП в качестве стратегии, направленной на постоянное повышение уровня безопасности полетов во всем мире.

ИКАО признает тот факт, что ее стратегия в области безопасности полетов должна развиваться и обеспечивать свою устойчивую эффективность и действенность в изменяющихся регулятивных, экономических и технических условиях. В ГПБП издания 2020–2022 гг. по-прежнему содержатся некоторые ключевые элементы из предыдущего издания, например, стоящие перед государствами задачи по повышению их действенного потенциала в области контроля за обеспечением безопасности полетов и достижению прогресса в реализации государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП). Основные изменения в плане включают новые цели и задачи для государств, регионов и отрасли, а также средства оценки возможностей государств в области контроля за обеспечением безопасности полетов. В настоящем издании плана также подчеркивается важность анализа риска для безопасности полетов на национальном и региональном уровнях. В нем содержатся инструктивные указания и структура мер, с помощью которых государства, группы государств или организации в регионе выявляют факторы опасности и уменьшают риски для безопасности полетов с помощью региональных групп обеспечения безопасности полетов, а также за счет региональной координации. Концептуальное видение ГПБП заключается в том, чтобы к 2030 году в качестве желаемой цели в области безопасности полетов свести к нулю число погибших в авиационных происшествиях и в дальнейшем поддерживать такой уровень безопасности полетов, что соответствует *Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года* Организации Объединенных Наций. Задача настоящего плана заключается в постоянном повышении уровня эффективности обеспечения безопасности полетов в международном масштабе путем предоставления системы, в рамках которой осуществляется сотрудничество государств, регионов и отрасли. Для обеспечения этого определен ряд целей:

Цель 1: обеспечить постоянное снижение эксплуатационных рисков для безопасности полетов.

Цель 2: призывает все государства повысить их потенциал в области контроля за обеспечением безопасности полетов.

Цель 3: также касается отдельных государств и призывает к внедрению эффективных ГосПБП.

Цель 4: призывает государства активизировать сотрудничество на региональном уровне с целью повысить уровень безопасности полетов.

Цель 5: направлена на более широкое использование отраслевых программ.

Цель 6: подчеркивает необходимость наличия надлежащей инфраструктуры для обеспечения безопасности полетов.

Для достижения целей ГПБП полномочным органам государства необходимо выделить достаточные ресурсы и квалифицированный технический персонал для эффективной реализации инициатив государства по повышению безопасности полетов. С тем чтобы уменьшить риск гибели людей, государствам,

регионам и отрасли необходимо обратить внимание на категории событий повышенного риска (HRC). Определение типов событий, которые считаются глобальными HRC (которые в предыдущем издании ГПБП 2017–2019 гг. назывались "глобальными приоритетными задачами в области безопасности полетов"), основано на фактических показателях числа погибших в результате ранее имевших место авиационных происшествий, высокой степени риска гибели людей на каждое происшествие или числа происшествий и инцидентов. В ГПБП издания 2020–2022 гг. определены в произвольном порядке следующие HRC: столкновение исправного воздушного судна с землей; потеря управления в полете; столкновение в воздухе; выезд за пределы ВПП и несанкционированный выезд на ВПП.

ГПБП содержит глобальную дорожную карту обеспечения безопасности полетов, которая служит планом действий по оказанию помощи авиационному сообществу в достижении его целей путем предоставления всем соответствующим заинтересованным сторонам структурированной, общей системы ориентиров.

Каждый регион и каждое государство должны использовать ГПБП для разработки соответственно регионального плана обеспечения безопасности полетов и национального плана обеспечения безопасности полетов, что предусматривает и участие отрасли. Региональный или национальный план обеспечения безопасности полетов указывает стратегическое направление для управления безопасностью полетов на региональном или национальном уровне на установленный период времени, и его следует разрабатывать в соответствии с целями, задачами и HRC, приведенными в ГПБП.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Страница

Глоссарий	(ix)
Определения.....	(ix)
Сокращения и акронимы.....	(xi)
 ЧАСТЬ I. ПЛАНИРОВАНИЕ	
Глава 1. Введение.....	I-1-1
1.1 Стратегическая цель ИКАО в области безопасности полетов.....	I-1-1
1.2 Что такое ГПБП?.....	I-1-1
1.3 История разработки ГПБП	I-1-1
1.4 Цель ГПБП	I-1-3
1.5 Принципы ГПБП.....	I-1-3
1.6 Сфера применения ГПБП	I-1-4
1.7 Процесс пересмотра ГПБП	I-1-5
1.8 Взаимосвязь с другими глобальными планами.....	I-1-6
 Глава 2. Роль и ответственность	I-2-1
2.1 Общие положения	I-2-1
2.2 Заинтересованные стороны. Роль и ответственность в рамках ГПБП.....	I-2-1
2.3 Роль ИКАО	I-2-2
2.4 Роль государств.....	I-2-2
2.5 Роль регионов	I-2-3
2.6 Роль отрасли.....	I-2-4
 Глава 3. Проблемы и приоритеты при планировании мер обеспечения безопасности полетов	I-3-1
3.1 Общие положения	I-3-1
3.2 Организационные проблемы	I-3-1
3.3 Эксплуатационные риски для безопасности полетов	I-3-4
3.4 Надлежащая инфраструктура для обеспечения безопасности полетов.....	I-3-7
 Глава 4. Цели, задачи и показатели ГПБП.....	I-4-1
4.1 Общие положения	I-4-1
4.2 Ключевые концепции и параметры, используемые в целях ГПБП	I-4-2
4.3 Описание целей, задач и показателей ГПБП	I-4-4

Глава 5. Оценка эффективности обеспечения безопасности полетов	I-5-1
5.1 Оценка эффективности обеспечения безопасности полетов по отношению к ГПБП	I-5-1
5.2 Совместное использование информации о безопасности полетов и обмен такой информацией.....	I-5-1
5.3 Представление данных о достигнутом прогрессе.....	I-5-2
5.4 Ответственность за оценку	I-5-2
 ЧАСТЬ II. РЕАЛИЗАЦИЯ	
Глава 1. Реализация ГПБП на региональном уровне.....	II-1-1
1.1 Роль и ответственность на региональном уровне при реализации ГПБП	II-1-1
1.2 Преимущества разработки регионального плана обеспечения безопасности полетов	II-1-2
1.3 Содержание регионального плана обеспечения безопасности полетов	II-1-2
Глава 2. Реализация ГПБП на национальном уровне	II-2-1
2.1 Роль и ответственность на национальном уровне при реализации ГПБП	II-2-1
2.2 Преимущества разработки национального плана обеспечения безопасности полетов.....	II-2-1
2.3 Содержание национального плана обеспечения безопасности полетов.....	II-2-2
2.4 Взаимосвязь между национальным планом обеспечения безопасности полетов и ГосПБП ..	II-2-5
2.5 Взаимосвязь между национальным планом обеспечения безопасности полетов и другими соответствующими национальными планами	II-2-6
Глава 3. Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов	II-3-1
3.1 Цель дорожной карты.....	II-3-1
3.2 Структура дорожной карты	II-3-1
3.3 Дорожная карта решения организационных проблем (ORG).....	II-3-2
3.4 Дорожная карта снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов (OPS).....	II-3-3
3.5 Как пользоваться дорожной картой для разработки национального плана обеспечения безопасности полетов	II-3-4
Добавление А. Дорожная карта решения организационных проблем (ORG)	II-A-1
Добавление В. Дорожная карта снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов (OPS).....	II-B-1
Добавление С. Поддержка реализации	II-C-1

ГЛОССАРИЙ

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Адекватный. Состояние выполнения минимальных требований; удовлетворительный; приемлемый; достаточный.

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.

Вопрос, вызывающий значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC). Имеет место, когда государство позволяет владельцу разрешения или утверждения осуществлять связанные с ним права, несмотря на то, что минимальные требования, установленные государством и Стандартами Приложений к Конвенции, не выполняются, в результате чего возникает непосредственный риск для безопасности полетов международной гражданской авиации.

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

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.

Инициатива по повышению безопасности полетов (SEI). Одно или несколько действий, направленных на устранение или снижение рисков, связанных с факторами, способствующими затрагивающему безопасность полетов событию, или на устранение выявленного недостатка в области обеспечения безопасности полетов.

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

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

Критические элементы (КЭ). Критические элементы системы контроля за обеспечением безопасности полетов, охватывающие весь спектр деятельности гражданской авиации. Они представляют собой фундаментальные блоки, на которых основывается эффективная система контроля за обеспечением безопасности полетов. Уровень эффективной реализации КЭ является показателем способности государства осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов.

Область проверки. Одна из восьми областей проверки в рамках УППКБП, т. е. основное авиационное законодательство и нормативные акты гражданской авиации (LEG), организация гражданской авиации (ORG), выдача свидетельств авиационному персоналу и подготовка кадров (PEL), производство полетов воздушных судов (OPS), летная годность воздушных судов (AIR), расследование авиационных происшествий и инцидентов (AIG), аэронавигационное обслуживание (ANS), аэродромы и наземные средства (AGA).

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

Приемлемый уровень обеспечения эффективности безопасности полетов (ALoSP). Минимальный уровень обеспечения эффективности безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации того или иного государства, установленный государственной программой по безопасности полетов или предусмотренный системой управления безопасностью полетов поставщика обслуживания, выраженный в виде целевого уровня и показателей эффективности обеспечения безопасности полетов.

Проверка состояния безопасности полетов. Запрашиваемая и оплачиваемая государством (на основе возмещения расходов) проверка, осуществляемая в рамках МНМ УППКБП. Государство определяет масштабы и сроки проведения проверки состояния безопасности полетов. См. также определение термина "Проверка".

Проверка. Осуществляемая на местах в рамках МНМ УППКБП деятельность, в ходе которой ИКАО оценивает эффективность внедрения критических элементов (КЭ) системы контроля за обеспечением безопасности полетов и проводит систематический и объективный анализ государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов с целью проверки выполнения государствами положений Конвенции или национальных нормативных актов и выполнения ими Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPS), правил и передовой практики обеспечения безопасности полетов авиации. См. также определение термина "Критические элементы (КЭ)".

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

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.

Эксплуатант. Лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

Эффективное выполнение (EI). Показатель способности государства осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов, вычисляемый по каждому критическому элементу, каждой области проверки или в качестве общего показателя. EI выражается в процентах.

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.

СОКРАЩЕНИЯ И АКРОНИМЫ

АНК	Аэронавигационная комиссия
ВГА	Ведомство гражданской авиации
ГАНП	Глобальный аэронавигационный план
ГосПБП	Государственная программа по безопасности полетов
ГПБП	Глобальный план обеспечения безопасности полетов
ЕАБП	Европейское агентство по безопасности полетов
ЕВРОКОНТРОЛЬ	Европейская организация по безопасности воздушной навигации
ИАОПА	Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов
ИАТА	Международная ассоциация воздушного транспорта
ИККАИА	Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности
ИФАЛПА	Международная федерация ассоциаций линейных пилотов
ИФАТКА	Международная федерация ассоциаций диспетчеров воздушного движения
КАНСО	Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации
КЭ	Критический элемент
МНМ	Механизм непрерывного мониторинга
МСА	Международный совет аэропортов
МСДА	Международный совет деловой авиации
ОВД	Обслуживание воздушного движения
ООН	Организация Объединенных Наций
ОрВД	Организация воздушного движения
ПКД	План корректирующих действий
СУБП	Система управления безопасностью полетов
УППКБП	Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
ФАУ	Федеральное авиационное управление Соединенных Штатов Америки
ЦУР	Цели в области устойчивого развития
ALoSP	Приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полетов
ANS	Аэронавигационное обслуживание
APV	Схема захода на посадку с вертикальным наведением
ASBU	Блочная модернизация авиационной системы
ASIAP	Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов
BARS	Базовый стандарт авиационного риска
BBB	Базовые фундаментальные блоки
CAST	Группа по безопасности полетов коммерческой авиации
CICTT	Группа CAST/ИКАО по общей классификации
CFIT	Столкновение исправного воздушного судна с землей

COSCAP	Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации
EI	Эффективное выполнение
FSF	Фонд безопасности полетов
GADSS	Глобальная система оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов
GASOS	Глобальная система контроля за обеспечением безопасности полетов
GASP-SG	Исследовательская группа по глобальному плану обеспечения безопасности полетов
GASPRG	Группа по разработке дорожной карты реализации глобального плана обеспечения безопасности полетов
HLSC	Конференция высокого уровня по безопасности полетов
HRC	Категории событий повышенного риска
IOSA	Программа ИАТА по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
IS-BAO	Международный стандарт производства полетов воздушных судов деловой авиации
ISAGO	Программа ИАТА по проведению проверок безопасности наземных операций
ISSG	Отраслевая группа по стратегии обеспечения безопасности полетов
iSTARS	Комплексная система по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов
LOC-I	Потеря управления в полете
MTF	Многодисциплинарная специальная группа
NCLB	Ни одна страна не остается без внимания
PANS	Правила аэронавигационного обслуживания
PIRG	Региональная группа планирования и осуществления проектов
RAIO	Региональная организация по расследованию авиационных происшествий и инцидентов
RASG	Региональная группа по обеспечению безопасности полетов
RSOO	Региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов
SAFE	Фонд безопасности полетов
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика
SCAN	Сеть совместной помощи в области безопасности полетов
SEI	Инициативы по повышению безопасности полетов
SM ICG	Группа международного сотрудничества по управлению безопасностью полетов
SPI	Показатель эффективности обеспечения безопасности полетов
SSC	Вопрос, вызывающий значительную обеспокоенность в области безопасности полетов

ЧАСТЬ I
ПЛАНИРОВАНИЕ

ЧАСТЬ 1

ВВЕДЕНИЕ

1.1 СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЦЕЛЬ ИКАО В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

1.1.1 Безопасность полетов является главнейшим приоритетом стратегических целей Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Эта стратегическая цель направлена на повышение безопасности полетов гражданской авиации во всем мире и делает главный акцент на эффективном контроле государства за обеспечением безопасности полетов и его возможностях в управлении безопасностью полетов. Данная цель установлена в контексте роста объема пассажирских и грузовых перевозок и с учетом необходимости повышения эффективности и экологической устойчивости. Безопасная авиационная система способствует экономическому развитию государств и их отраслей промышленности. В Глобальном плане обеспечения безопасности полетов (ГПБП) изложены ключевые инициативы по повышению безопасности полетов (SEI) на следующий трехлетний период, направленные на достижение стратегической цели ИКАО в области безопасности полетов.

1.1.2 Дополнительная информация о стратегических целях содержится на веб-сайте ИКАО: www.icao.int.

1.2 ЧТО ТАКОЕ ГПБП?

ГПБП содержит стратегию, которая способствует приоритизации и постоянному повышению уровня безопасности полетов. В резолюции А39-12 Ассамблеи *"Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации"* Ассамблея признает важность глобальных рамок для поддержки стратегических целей ИКАО. Кроме того, Ассамблея постановила, что ГПБП и *Глобальный аэронавигационный план* (ГАНП, Дос 9750) устанавливают рамки, в которых будут разрабатываться и реализовываться региональный и национальный планы обеспечения безопасности полетов, тем самым обеспечивая последовательность и координацию деятельности, направленной на повышение безопасности полетов, потенциала и эффективности международной гражданской авиации. Содержащаяся в ГПБП глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов служит планом действий по оказанию помощи авиационному сообществу в достижении целей ГПБП путем предоставления всем соответствующим заинтересованным сторонам структурированной общей системы ориентиров. ГПБП дополняется ГАНП, в котором приводится стратегия достижения глобальной интероперабельности аэронавигационных систем для всех пользователей на всех этапах полета, которая соответствует согласованным уровням безопасности полетов, обеспечивает оптимальные экономические операции, является экологически устойчивой и отвечает национальным требованиям к безопасности.

1.3 ИСТОРИЯ РАЗРАБОТКИ ГПБП

1.3.1 ИКАО представила первый вариант ГПБП в 1997 году, в котором был формально зафиксирован ряд выводов и рекомендаций, разработанных в ходе неофициального совещания Аэронавигационной комиссии (АНК) ИКАО и представителей отрасли. ГПБП использовался как руководство к осуществлению и приоритизации технической программы работы ИКАО и регулярно обновлялся для поддержания его постоянной актуальности.

1.3.2 В мае 2005 года на совещании с представителями отрасли была определена потребность в расширении ГПБП в целях предоставления всем заинтересованным сторонам общей системы ориентиров. Такой план позволил бы применять более проактивный подход к обеспечению безопасности полетов и помог бы скоординировать и направить политику и инициативы в области безопасности полетов во всем мире на снижение риска авиационных происшествий в коммерческой авиации. В то время было решено, что представители отрасли, входившие в отраслевую группу по стратегии обеспечения безопасности полетов (ISSG) совместно с ИКАО разработают общий подход к обеспечению безопасности полетов. Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов, разработанная ISSG, послужила основой для ГПБП издания 2007 года. В марте 2006 года ИКАО провела Конференцию генеральных директоров гражданской авиации (DGCA/06) по глобальной стратегии в области безопасности полетов, которая приветствовала разработку глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов и рекомендовала ИКАО разработать комплексный подход к реализации SEI на основе этой дорожной карты. Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов обеспечит глобальные рамки координации политики и инициатив в области безопасности полетов.

1.3.3 В 2013 году на своей 38-й сессии Ассамблея призвала ИКАО завершить разработку глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов в поддержку ГПБП. Вторая конференция высокого уровня по безопасности полетов, состоявшаяся в 2015 году (HLSC 2015), согласилась с тем, что ИКАО необходимо в сотрудничестве с государствами, региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG), партнерами в области обеспечения безопасности полетов и авиационной отраслью разработать глобальную дорожную карту обеспечения безопасности полетов в поддержку ГПБП.

1.3.4 Издание 2014–2016 гг. было опубликовано в 2013 году и включало цели ГПБП, которые должны быть достигнуты государствами за счет внедрения действенной системы контроля за обеспечением безопасности полетов, государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) и реализации технических возможностей в области обеспечения безопасности полетов в целях обеспечения функционирования будущих авиационных систем.

1.3.5 В 2015 году ИКАО создала Группу по разработке дорожной карты реализации Глобального плана обеспечения безопасности полетов (GASPRG) для проведения необходимой работы по оказанию помощи ИКАО в обновлении ГПБП, в частности в связи с разработкой новой глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов в поддержку реализации ГПБП. В состав GASPRG вошли эксперты в данной области от государств, регионов и отрасли. В ее работе принимали участие все организации, которые ранее сотрудничали в рамках ISSG.

1.3.6 ГПБП издания 2017–2019 гг. было опубликовано в 2016 году и по-прежнему содержало цели, изложенные в издании 2014–2016 гг. Издание 2017–2019 гг. включало новую глобальную дорожную карту обеспечения безопасности полетов, разработанную GASPRG, для оказания помощи авиационному сообществу в достижении целей, указанных в ГПБП. В нем была приведена структурированная общая система ориентиров для всех соответствующих заинтересованных сторон, государств, регионов и отрасли.

1.3.7 ГПБП существенно изменился со времени своего опубликования в 1997 году и развивался в результате постоянных консультаций и пересмотров. ГПБП издания 2020–2022 гг. включает новые цели, задачи и показатели в соответствии с *Повесткой дня в области устойчивого развития на период до 2030 года* Организации Объединенных Наций. Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов обновлялась и расширялась с учетом организационных проблем и эксплуатационных рисков для безопасности полетов. ГПБП издания 2020–2022 гг. было разработано с помощью Исследовательской группы ГПБП (GASP-SG) – объединенной группой экспертов от отрасли-регулирующих органов, созданной ИКАО для обеспечения того, чтобы план и его содержание отражали потребности авиационного сообщества на международном, региональном и национальном уровнях.

1.4 ЦЕЛЬ ГПБП

1.4.1 Цель ГПБП заключается в неуклонном снижении числа погибших и риска гибели людей в результате авиационных происшествий путем согласованной разработки и реализации региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов. Государства, регионы и отрасль способствуют внедрению ГПБП за счет координированных SEI. ГПБП призван оказывать помощь государствам, регионам и отрасли в планировании и реализации ими соответствующих мер по обеспечению безопасности полетов путем:

- a) установления целей, задач и показателей ГПБП;
- b) создания рамок для планирования и реализации SEI;
- c) представления глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов, которую можно использовать для достижения целей ГПБП и определения конкретных задач на национальном и региональном уровнях, а также для отраслевых партнеров;
- d) предоставления методики, помогающей государствам выявлять опасные факторы и возникающие проблемы, а также управлять рисками для безопасности полетов.

1.4.2 С помощью ГПБП ИКАО продолжает приоритизировать действия в мировом масштабе в областях обеспечения безопасности полетов путем решения проблем, связанных с выявленными в настоящее время категориями событий повышенного риска (HRC): столкновение исправного воздушного судна с землей; потеря управления в полете; столкновение в воздухе; выезд за пределы ВПП и несанкционированный выезд на ВПП. SEI в этих областях способствуют снижению частоты авиационных происшествий в мировом масштабе и постоянному уменьшению числа погибших.

1.5 ПРИНЦИПЫ ГПБП

ГПБП содержит концептуальное видение, в котором говорится о предназначении данного плана. В нем также приведено программное заявление, в котором отражено то, что ИКАО стремится выполнить с помощью ГПБП. В плане также указаны задачи, которые направлены на реализацию SEI и достижение цели ГПБП.

Концептуальное видение: Поставить целью к 2030 году свести к нулю число погибших в авиационных происшествиях при коммерческих перевозках и поддерживать такой уровень в дальнейшем.

Программное заявление: Постоянно повышать эффективность обеспечения безопасности полетов международной авиации путем предоставления государствам, регионам и отрасли рамок сотрудничества.

Задачи: ГПБП призван повысить безопасность полетов гражданской авиации во всем мире путем:

- a) содействия созданию позитивной культуры безопасности полетов;
- b) признания и повышения ответственности авиационного сектора за безопасность пассажиров;
- c) поощрения сотрудничества, взаимодействия и обмена знаниями в управлении безопасностью полетов;
- d) защиты данных и информации о безопасности полетов;

- e) содействия совместному использованию информации о безопасности полетов и обмену такой информацией;
- f) принятия основанных на данных решений;
- g) приоритизации действий для решения эксплуатационных проблем в области безопасности полетов с помощью основанного на оценке риска подхода;
- h) выделения ресурсов для выявления и анализа опасных факторов с учетом их последствий или воздействия с помощью основанного на оценке риска подхода;
- i) проактивного управления возникающими проблемами.

1.6 СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ ГПБП

1.6.1 ГПБП является стратегическим документом, который позволяет государствам, регионам и отрасли применять гибкий, поэтапный подход к планированию и реализации мер по обеспечению безопасности полетов. В соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО государства должны развивать свой потенциал в области контроля за обеспечением безопасности полетов и внедрять ГосПБП. ГПБП – это средство, которое позволяет государствам обеспечить соблюдение SARPS ИКАО, касающихся безопасности полетов, и превысить минимальный уровень соблюдения требований за счет проактивного повышения безопасности полетов путем управления эксплуатационными рисками для безопасности полетов. ГПБП помогает государствам выявлять недостатки и приоритизировать действия, тем самым предоставляя им возможность выполнять свои обязательства в области безопасности полетов путем предоставления стратегии реализации, которая содержится в глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов. ГПБП также оказывает помощь государствам в развитии их потенциала в управлении безопасностью полетов с помощью структурированного процесса, основанного на критических элементах (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Обязательства государства в области безопасности полетов включают как контроль за обеспечением безопасности полетов, так и управление безопасностью полетов, что комплексно реализуется в рамках ГосПБП.

1.6.2 Хотя ГПБП рассчитан на глобальную перспективу, региональные SEI, в том числе инициативы отдельных государств, следует координировать в рамках RASG для решения конкретных вызывающих беспокойство вопросов в области безопасности полетов в соответствии с целями и задачами ГПБП. Кроме того, государства, регионы и отрасль должны приоритизировать SEI, с тем чтобы вначале создать действенный механизм контроля за обеспечением безопасности полетов, а затем эффективно устранять эксплуатационные риски для безопасности полетов.

1.6.3 ГПБП и ГАНП взаимно дополняют друг друга, поскольку в них признается необходимость в надлежащей инфраструктуре для обеспечения безопасности полетов. Координация деятельности между RASG и региональными группами планирования и осуществления проектов (PIRG) является залогом успешной реализации соответственно ГПБП и ГАНП, поскольку повышение пропускной способности аэронавигационной системы и эффективности должно осуществляться безопасным образом, а для предотвращения авиационных происшествий необходимы надлежащие средства обеспечения безопасности.

Примечание. В Руководстве по управлению безопасностью полетов (Doc 9859) содержится инструктивный материал, касающийся обязательств государств по управлению безопасностью полетов.

1.7 ПРОЦЕСС ПЕРЕСМОТРА ГПБП

1.7.1 ГПБП рассматривается и обновляется каждые три года перед очередной сессией Ассамблеи ИКАО.

1.7.2 В ходе процесса проведения консультаций относительно пересмотра ГПБП издания 2017–2019 гг. государства отмечали, что в ГПБП, включая глобальную дорожную карту обеспечения безопасности полетов, следует по-прежнему отражать результаты всесторонних консультаций с государствами, регионами и отраслью. В полученных замечаниях также содержались просьбы к ИКАО не распускать GASPRG после завершения задачи по разработке дорожной карты, а привлечь эту группу к разработке ГПБП издания 2020–2022 гг. В резолюции А39-12 "Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации" Ассамблея рекомендовала ИКАО продолжить разработку глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов. В целях проведения оптимального пересмотра ГПБП Секретариат тщательно изучил процесс разработки ГПБП. В результате существующий членский состав GASPRG был расширен за счет увеличения числа региональных представителей и более активного участия государств и отрасли в процессе разработки, и эта группа была переименована в GASP-SG.

1.7.3 ГПБП разрабатывается с помощью группы GASP-SG – объединенной группы экспертов от отрасли–регламентирующих органов, созданной ИКАО для обеспечения того, чтобы указанный план и его содержание отражали потребности авиационного сообщества на международном, региональном и национальном уровнях.

1.7.4 АНК рассматривает ГПБП в рамках своей программы работы и консультируется с государствами и неправительственными организациями относительно предлагаемых поправок. Указанные консультации проводятся путем направления писем государствам или на аэронавигационной конференции или конференции высокого уровня по безопасности полетов. Затем АНК представляет доклад Совету, включающий следующие элементы:

- a) обзор достигнутого в глобальном масштабе прогресса в повышении эффективности обеспечения безопасности полетов и в реализации ГосПБП и систем управления безопасностью полетов (СУБП), а также любые другие соответствующие меры по снижению риска;;
- b) рекомендации RASG;
- c) опыт, накопленный государствами, регионами и отраслью;
- d) возможные изменения, в будущих потребностях авиации, условиях регулирования и прочих взаимодействующих факторах;
- e) результаты связанных с эксплуатационными и техническими вопросами исследований, разработок и валидации, которые могут затрагивать глобальную дорожную карту обеспечения безопасности полетов;
- f) предлагаемые поправки к содержанию ГПБП.

1.7.5 ГПБП находится в ведении Совета ИКАО, с тем чтобы обеспечить согласованность ГПБП с другими глобальными планами ИКАО и со стратегическими целями ИКАО. Совет утверждает ГПБП до окончательного рассмотрения вопросов бюджета и одобрения Ассамблеей ИКАО. После утверждения Советом ГПБП представляется на очередную сессию Ассамблеи для одобрения государствами-членами.

1.8 ВЗАИМОСВЯЗЬ С ДРУГИМИ ГЛОБАЛЬНЫМИ ПЛАНАМИ

1.8.1 Конвенция о международной гражданской авиации ставит целью ИКАО содействие "планированию и развитию международного воздушного транспорта". Воздушный транспорт – это главный инструмент устойчивого экономического и социального развития. Глобальные планы ИКАО имеют важнейшее значение в обеспечении безопасных, надежных, эффективных, экономически жизнеспособных и экологически ответственных воздушных перевозок. Они служат средством реализации стратегических целей ИКАО и обеспечивают гарантию того, что ни одна страна не остается без внимания. Глобальные планы ИКАО включают: ГПБП, ГАНП и Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ).

1.8.2 Безопасность полетов имеет критически важное значение при планировании реализации эксплуатационных усовершенствований аэронавигационной системы согласно ГАНП для определения того, можно ли реализовать эти усовершенствования безопасным образом. Оценка риска для безопасности полетов может предоставить информацию для выявления опасных факторов, которые могут возникнуть, например, в связи с:

- a) любыми запланированными изменениями в использовании воздушного пространства;
- b) введением новых технических средств или правил; или
- c) в результате снятия с эксплуатации устаревших навигационных средств.

1.8.3 Оценка риска для безопасности полетов также позволяет оценить потенциальные последствия (например, столкновение в воздухе). Исходя из результатов оценки риска для безопасности полетов можно принять меры по снижению риска для поддержания приемлемого уровня эффективности обеспечения безопасности полетов (ALoSP) при любых эксплуатационных усовершенствованиях аэронавигационной системы. Любое эксплуатационное усовершенствование, направленное на повышение эффективности аэронавигационной системы, должно основываться на оценке риска для безопасности полетов.

1.8.4 ГПБП дополняет ГАНП в том, что он предоставляет государствам и поставщикам обслуживания средства для применения механизма управления безопасностью полетов с помощью ГосПБП и СУБП. ГАНП за счет эволюции системы, изложенной в концептуальной дорожной карте, и эксплуатационных усовершенствований, указанных в технических системах, обеспечивает достижение целей в рамках ГПБП и ГПАБ путем повышения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности аэронавигационной системы, как это отражено в задачах по повышению эффективности.

1.8.5 Безопасность полетов и авиационная безопасность имеют важнейшее значение в авиации. Восприятие пассажирами безопасной авиационной системы также связано с тем, насколько в действительности такая система является надежной. Гибель людей в результате актов незаконного вмешательства воздействует на то, как общественность воспринимает безопасность полетов. ГПАБ служит для государств, отрасли и других заинтересованных сторон основой для сотрудничества с общей целью повысить уровень авиационной безопасности во всем мире. Он нацелен на достижение ключевых приоритетных результатов, таких как создание культуры безопасности и улучшение контроля. Цели и задачи ГПБП дополняют ГПАБ, предоставляя передовую практику и модели, которые могут быть одинаково эффективными как в управлении авиационной безопасностью, так и в управлении безопасностью полетов. К ним относятся: эффективный контроль, организационная культура, процессы управления риском и обеспечения гарантий. ГПАБ в свою очередь способствует реализации концепции ГПБП сведения к нулю числа погибших. Общие совокупные усовершенствования в области обеспечения авиационной безопасности в глобальном масштабе повышают уровень надежности, безопасности полетов, способствуют упрощению формальностей и повышению эксплуатационной эффективности системы международной гражданской авиации. Необходимо также оценить риски для безопасности полетов, связанные с мерами по уменьшению рисков в области авиационной безопасности. Принципы комплексного управления рисками способствуют гармонизации мер по управлению рисками и предотвращению негативного влияния стратегий по уменьшению риска, характерных для данного сектора.

Глава 2

РОЛЬ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

2.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Индивидуальная ответственность государства за контроль за обеспечением безопасности полетов является основой, на которой строится безопасная глобальная авиатранспортная система. Государства, которые испытывают трудности в выполнении функций по контролю за обеспечением безопасности полетов, могут отрицательно воздействовать на состояние международной гражданской авиации. Несмотря на тенденцию к снижению частоты авиационных происшествий в глобальном масштабе, происшествия со смертельным исходом при выполнении регулярных коммерческих полетов все еще имеют место. В то время как ожидается, что объем воздушного движения будет увеличиваться, возрастает требование снизить частоту авиационных происшествий во всем мире. Для уменьшения числа происшествий со смертельным исходом и риска таких происшествий необходимо решить проблемы, связанные с рядом выявленных HRC (см. главу 3). ГПБП предоставляет государствам, регионам и отрасли рамки сотрудничества в поддержку решения организационных проблем и управления эксплуатационными рисками для безопасности полетов.

2.2 ЗАИНТЕРЕСОВАННЫЕ СТОРОНЫ. РОЛЬ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В РАМКАХ ГПБП

2.2.1 К основным авиационным заинтересованным сторонам в рамках ГПБП в частности относятся: ИКАО, государства, RASG, региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), региональные организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO), программы совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) и отрасль. Группы PIRG также играют ключевую роль, осуществляя координацию с RASG.

2.2.2 Все авиационные заинтересованные стороны должны принимать участие в деятельности по постоянному повышению безопасности полетов. Помимо разработки SARPS, ИКАО поддерживает реализацию ГПБП за счет предоставления ресурсов, инструментов реализации и оказания помощи посредством различных программ и инициатив, таких как инициатива "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB). Государства, которые в состоянии оказать помощь другим государствам, также могут это сделать для достижения целей ГПБП.

2.2.3 В ГПБП содержится стратегия постоянного повышения безопасности полетов на международном уровне. Государства и регионы отвечают за разработку национальных и региональных планов обеспечения безопасности полетов в соответствии с ГПБП. Национальные и региональные SEI следует адаптировать с учетом проблем, стоящих перед государствами и другими соответствующими заинтересованными сторонами. В приведенных ниже разделах изложена конкретная роль ИКАО, государств, регионов и отрасли в части реализации ГПБП..

2.3 РОЛЬ ИКАО

Роль ИКАО состоит в координации и мониторинге реализации ГПБП на глобальном и региональном уровнях. Роль ИКАО в рамках ГПБП включает следующее:

- a) содействие сотрудничеству на глобальном уровне в целях повышения безопасности полетов;
- b) координирование мероприятий RASG для обеспечения их согласованности с ГПБП;
- c) обеспечение тесного сотрудничества RASG с PIRG;
- d) поощрение активного участия государств и отрасли в RASG;
- e) поощрение активного участия региональных механизмов, таких как RSOO, RAIO и COSCAP в деятельности RASG;
- f) внедрение глобальной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS) с целью усилить национальный и региональный потенциал в области контроля за обеспечением безопасности полетов, улучшить проведение расследования авиационных происшествий и внедрения ГосПБП;
- g) предлагать государствам с действенными системами контроля за обеспечением безопасности полетов, по возможности, оказывать помощь другим государствам;
- h) предоставление данных и средств в поддержку мониторинга реализации ГПБП;
- i) содействие обмену информацией о безопасности полетов и передовой практикой во всех регионах;
- j) содействие доступу государств к ресурсам и технической помощи;
- k) содействие подготовке кадров и проведению практикумов.

2.4 РОЛЬ ГОСУДАРСТВ

Роль государств в рамках ГПБП включает следующее:

- a) решение в качестве приоритетной задачи вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC);
- b) получение необходимых знаний и опыта либо непосредственно, либо на практикумах, от групп экспертов и т. д.;
- c) разработку и реализацию национального плана обеспечения безопасности полетов с учетом регионального плана обеспечения безопасности полетов и ГПБП (см. главу 2 части II);
- d) обеспечение эффективного выполнения восьми КЭ государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (см. рис. I-3-1 главы 3);

- e) использование систем контроля за обеспечением безопасности полетов для применения механизма управления безопасностью полетов в рамках ГосПБП (SARPS Приложения 19 "Управление безопасностью полетов" предназначены оказать помощь государствам в управлении рисками для безопасности полетов. Государства требуют, чтобы соответствующие поставщики обслуживания, находящиеся в их ведении, внедряли СУБП (см. п. 3.3.2 главы 3);
- f) оказание, по возможности, технической помощи другим государствам;
- g) активное участие в деятельности RASG;
- h) обмен информацией о безопасности полетов с RASG и ИКАО (включая состояние национальных SEI);
- i) выделение ресурсов для активного и постоянного участия в региональных группах.

2.5 РОЛЬ РЕГИОНОВ

2.5.1 В контексте ГПБП термин "регион" означает группу государств и/или организаций, сотрудничающих в целях повышения безопасности полетов в определенном географическом районе.

2.5.2 На региональном уровне RASG являются главной движущей силой в реализации процессов планирования мер по обеспечению безопасности полетов. В их состав входят, в частности, организации, региональные органы и представители отрасли. RASG использует результаты уже проделанной работы государствами и/или существующими региональными организациями, такими как COSCAP и RSOO. Они служат форумами регионального сотрудничества, объединяя глобальные, региональные, национальные и отраслевые усилия, направленные на постоянное повышение уровня безопасности полетов во всем мире. RASG устраняют дублирование усилий за счет создания региональных программ сотрудничества в области безопасности полетов. Такой координированный подход снижает для государств бремя в части как финансовых, так и людских ресурсов и позволяет реализовать ощутимые усовершенствования в области безопасности полетов.

2.5.3 Роль RASG в рамках ГПБП включает следующее:

- a) поддержка и мониторинг прогресса в деле достижения целей ГПБП на региональном уровне;
- b) разработка и реализация регионального плана обеспечения безопасности полетов в соответствии с ГПБП и координация его выполнения на региональном уровне (см. главу 1 части II);
- c) планирование своей работы в соответствии с ГПБП для решения организационных проблем, устранения эксплуатационных рисков для безопасности полетов, возникающих проблем и управления эффективностью обеспечения безопасности полетов;
- d) выявление имеющих первостепенное значение рисков и проблем для безопасности полетов и стимулирование государств предпринимать действия с помощью дорожной карты;
- e) координация и отслеживание региональных SEI и показателей ГПБП;
- f) мониторинг региональных показателей эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) и выявление областей, в которых необходимо предпринять соответствующие действия;

- g) оказания технической помощи государствам в их соответствующих регионах (например, определение экспертов по конкретным вопросам, проведение практикумов и содействие подготовке персонала);
- h) выступать в роли координатора региональных усилий и программ, относящихся к ГПБП и направленных на снижение эксплуатационных рисков для безопасности полетов.

2.5.4 Являясь неотъемлемой частью ГПБП, RASG, а также RSOO координируют все виды деятельности, осуществляемой для решения региональных проблем в области безопасности полетов, обеспечивая при этом практически возможную гармонизацию. RSOO играют важную роль путем оказания поддержки созданию и функционированию систем контроля за обеспечением безопасности полетов и анализируя информацию о безопасности полетов на региональном уровне. Ряд государств испытывает трудности в устранении недостатков в области безопасности полетов из-за нехватки ресурсов. ИКАО проявила инициативу в решении этой проблемы путем содействия созданию RSOO, в рамках которых группы государств могут сотрудничать и совместно использовать ресурсы для расширения своих возможностей в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов. Число RSOO растет, причем некоторые из них уже прочно утвердились, а некоторые, как предполагается, начнут функционировать в полном объеме в течение ближайших нескольких лет. RSOO служат в общем смысле в качестве ряда юридических форумов и форумов по вопросам институциональных структур, что включает участие международных межправительственных организаций, таких как Европейское агентство по безопасности полетов (ЕАБП) и Тихоокеанское управление по обеспечению безопасности на авиатранспорте (PASO). Проекты, носящие менее официальный характер и разработанные в рамках COSCAP ИКАО, также играют ключевую роль в ГПБП. Региональные планы обеспечения безопасности полетов, упомянутые в п. 2.5.3 b) выше, могут дополняться планами обеспечения безопасности полетов, разработанными RSOO.

Примечание. Инструктивный материал по созданию RSOO и управлению этой организацией содержится в части В "Создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и управление этой организацией" Руководства по организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Doc 9734, часть В).

2.5.5 RAIO содействуют внедрению систем по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, создавая для государств условия для обмена необходимыми финансовыми и людскими ресурсами, что позволяет им выполнять свои обязательства по проведению расследования в рамках Конвенции о международной гражданской авиации.

Примечание. Инструктивный материал по созданию RAIO и управлению ею содержится в Руководстве по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9946).

2.6 РОЛЬ ОТРАСЛИ

2.6.1 В контексте ГПБП термин "отрасль" относится к поставщикам обслуживания, например: эксплуатантам самолетов или вертолетов; утвержденным организациям по техническому обслуживанию; организациям, ответственным за конструкцию типа или изготовление воздушных судов, двигателей или воздушных винтов; утвержденным учебным организациям; поставщикам обслуживания воздушного движения (ОВД) и эксплуатантам аэродромов, а также к неправительственным организациям и другим органам, которые, в соответствующих случаях, являются частью авиационной отрасли.

2.6.2 Отрасль должна принимать участие во внедрении СУБП в целях постоянного выявления опасных факторов и устранения эксплуатационных рисков для безопасности полетов, а также в целях сотрудничества с ИКАО, регионами и индивидуальными государствами по вопросам обмена информацией о безопасности полетов, мониторинга состояния безопасности полета и программ проверок. Неправительственные организации должны сотрудничать со своими членами в целях оказания им помощи в разработке своих SPI и предоставлять

инструктивный материал и проводить подготовку персонала для содействия в решении связанных с HRC вопросов и внедрения СУБП. С тем чтобы обеспечить согласованность между показателями ГосПБП и СУБП, государствам необходимо активно привлекать к разработке SPI СУБП поставщиков обслуживания. Кроме того, поставщики обслуживания должны применять согласованный подход при разработке своих SPI в рамках своей СУБП.

Примечание. В Doc 9859 содержится инструктивный материал, относящийся к SPI поставщиков обслуживания.

2.6.3 Отрасль должна оказывать активную поддержку реализации ГПБП. Отраслевые заинтересованные стороны должны анализировать дорожную карту для определения SEI и действий в поддержку национальных и региональных планов обеспечения безопасности полетов. В этих целях отрасль должна активно участвовать в деятельности RASG и вносить свой вклад в дело повышения безопасности полетов на координированной основе.

Глава 3

ПРОБЛЕМЫ И ПРИОРИТЕТЫ ПРИ ПЛАНИРОВАНИИ МЕР ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

3.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

3.1.1 В настоящей главе изложены связанные с безопасностью полетов проблемы и приоритеты, которые, как представляется, вызывают озабоченность сообщества международной авиации. Эти проблемы выявляются на основании анализа данных о безопасности полетов в результате проводимой ИКАО в области безопасности полетов деятельности по проактивному и реагирующему принципу. Выявленные проблемы помогают ИКАО определять приоритеты глобальных действий, которые впоследствии служат основой для разработки целей и задач ГПБП. Выявление связанных с безопасностью полетов проблем и приоритизация областей, требующих действий, являются ключевыми этапами в процессе планирования мер обеспечения безопасности. Данные о безопасности полетов, используемые для выявления проблем и определения приоритетов, в частности, включают: расследование авиационных происшествий или инцидентов; представление данных о безопасности полетов, представление данных о поддержании летной годности; мониторинг эксплуатационных характеристик; инспекции, проверки, обзоры, а также исследования и анализ в области безопасности полетов. В настоящей главе приведена исходная информация о целях и задачах, установленных для ГПБП издания 2020–2022 гг.

3.1.2 В том случае, когда государство, регион или отрасль проводит свой собственный, основанный на фактических данных анализ для выявления проблем и определения приоритетов, им следует принимать во внимание свои сильные, слабые стороны, возможности и существующие угрозы. Эти факторы служат основой и контекстом для разработки государственного или регионального плана обеспечения безопасности полетов в соответствии с целями и задачами ГПБП (см. главу 4 части I). На методику реализации ГПБП на региональном и национальном уровнях влияют несколько факторов. Их следует принимать во внимание в рамках проводимого анализа, и они должны включать: политические, правовые, экономические, социально-культурные и технические факторы.

3.1.3 Проведенный ИКАО анализ выявил проблемы, которые отражены в ГПБП. Эти проблемы главным образом касаются ответственности государств за управление безопасностью полетов. В разделе 3.3 настоящей главы приведены выводы из анализа эксплуатационных рисков для безопасности полетов, которые использовались для выявления НРС, считающихся глобальными приоритетами в области безопасности полетов, дополнительных категорий эксплуатационных рисков для безопасности полетов, которые государства и регионы должны принимать во внимание, а также возникающих проблем. Кроме того, в ходе упомянутого анализа была изучена необходимость в надлежащей инфраструктуре для обеспечения безопасности полетов (см. раздел 3.4). Включенные в настоящую главу выводы указанного анализа использовались для разработки целей и задач ГПБП, представленных в главе 4 части I.

3.2 ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Организационные проблемы представляют собой системные вопросы, которые учитывают воздействие организационной культуры, политики и процедур на эффективность мер контроля рисков для безопасности полетов. К организациям в государстве относятся такие органы, как ведомства гражданской

авиации (ВГА) и поставщики обслуживания, например, эксплуатанты самолетов, поставщики ОВД и эксплуатанты аэродромов. Для управления безопасностью полетов организациям следует выявлять опасные факторы в системных вопросах и снижать связанные с ними риски. Ответственность государства за управление безопасностью полетов включает как контроль за обеспечением безопасности полетов, так и управление безопасностью полетов, которые совместно реализуются в рамках ГосПБП.

3.2.1 Обеспечение эффективного контроля за безопасностью полетов в рамках ГосПБП

3.2.1.1 Контроль за обеспечением безопасности полетов – это функция, с помощью которой государства обеспечивают эффективное внедрение относящихся к безопасности полетов SARPS и соответствующих правил, содержащихся в приложениях к Конвенции о международной гражданской авиации и смежных документах ИКАО. Контроль за обеспечением безопасности полетов также гарантирует обеспечение национальной авиационной отрасли уровня безопасности, который равен или превышает уровень, установленный в SARPS. Государства несут общую ответственность за контроль за обеспечением безопасности полетов, в которой подчеркивается обязательство государства в отношении безопасности полетов в рамках авиационной деятельности государства. На рис. I-3-1 представлены восемь критических элементов (КЭ) системы контроля за обеспечением безопасности полетов. С тем чтобы создать эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов и осуществлять управление безопасностью полетов, государства должны вначале обеспечить выполнение КЭ-1 – КЭ-5, а затем приступить к реализации КЭ-6 – КЭ-8. Ответственность отдельного государства за контроль за обеспечением безопасности полетов является основой, на которой строится безопасная глобальная авиатранспортная система. Государства, которые испытывают трудности в выполнении функций по контролю за обеспечением безопасности полетов, могут повлиять на состояние международной гражданской авиации.



Рис. I-3-1. Критические элементы (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов

3.2.1.2 Государства должны стремиться постоянно повышать эффективную реализацию восьми КЭ государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов во всех соответствующих областях, соразмерно со сложностью их авиационной системы. За счет сотрудничества уровень эффективной реализации КЭ государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов может повышаться в особенности в тех регионах, в которых государства сталкиваются с нехваткой людских, финансовых или технических ресурсов. Сотрудничество может включать создание организаций, которые предоставляют решения в области безопасности полетов в регионах, испытывающих нехватку ресурсов. Для эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов требуются инвестиции в людские и технические ресурсы, чтобы реализовать цели ГПБП и обеспечить, чтобы SEI приносили ожидаемые преимущества. Государства могут полагаться на помощь ИКАО, других государств и/или организаций, включая RSOO и RAIO.

3.2.1.3 Государства могут добровольно рассмотреть вопрос о делегировании функций по обеспечению безопасности, включая функции, относящиеся к сертификации и надзору, компетентным государствам и/или организациям по контролю за обеспечением безопасности полетов в рамках GASOS.

3.2.1.4 Более того, государства могут рассмотреть вопрос о делегировании определенных видов деятельности другим компетентным организациям, например, профессиональным ассоциациям, отраслевым уполномоченным организациям или другим органам, которые от их лица могут собирать, анализировать и защищать данные и информацию о безопасности полетов, обеспечивать подготовку персонала или осуществлять мониторинг.

3.2.1.5 Хотя государства могут делегировать функции другим государствам и/или организациям, включая RSOO, они продолжают нести ответственность за выполнение своих обязательств в рамках Конвенции о международной гражданской авиации. Однако при условии заключения соглашений согласно статье 83 *bis*, государство регистрации может передать определенные функции и обязанности, а также ответственность государству эксплуатанта в случае аренды, фрахтования или взаимного обмена воздушными судами. Главной целью передачи некоторых функций в рамках соглашения в соответствии со статьей 83 *bis* является повышение возможностей контроля за обеспечением безопасности полетов путем передачи ответственности за контроль государству эксплуатанта, признавая при этом, что данное государство способно более эффективно выполнить эти функции. Однако прежде чем согласиться передать какие-либо функции, государство регистрации должно убедиться, что государство эксплуатанта обладает всеми возможностями для выполнения функций, которые должны быть переданы в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации и SARPS.

3.2.2 Обеспечение эффективного управления безопасностью полетов в рамках ГосПБП

3.2.2.1 Для реализации ГосПБП в полном объеме государствам следует использовать основные системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Согласно Приложению 19 государства требуют от находящихся в их ведении соответствующих поставщиков обслуживания внедрять СУБП. СУБП позволяет поставщикам обслуживания собирать и передавать информацию о безопасности полетов, которая способствует управлению рисками для безопасности полетов. ГосПБП требует применения основанного на оценке рисков подхода, который обеспечивает ALoSP. В этом контексте меняется роль государства, которая включает разработку и достижение целевых уровней эффективности обеспечения безопасности полетов, а также эффективный контроль за выполнением СУБП поставщиков обслуживания. Отдельные государства должны предоставлять информацию о безопасности полетов, полученную из их ГосПБП, своим соответствующим RASG как вклад в региональную деятельность по управлению рисками для безопасности полетов.

3.2.2.2 ГосПБП предусматривает активное сотрудничество по всем эксплуатационным областям для выявления опасных факторов и управления рисками. Для разработки эффективных стратегий снижения рисков, характерных для каждого государства или региона, необходим анализ различных типов данных о безопасности полетов. Для этого требуется, чтобы ИКАО, государства, регионы и отрасль тесно сотрудничали по вопросам управления рисками для безопасности полетов. Кроме того, важнейшее значение для достижения целевых

уровней эффективности обеспечения безопасности полетов, установленных в ГосПБП государства или в СУБП поставщика обслуживания, имеет сотрудничество между ключевыми заинтересованными сторонами, включая поставщиков обслуживания и регламентирующие полномочные органы. В рамках партнерских отношений с такими заинтересованными сторонами на национальном и региональном уровнях следует анализировать данные о безопасности полетов в целях достижения SPI, касающихся рисков и основных компонентов авиационной системы. Ключевые заинтересованные стороны должны заключать соглашения для установления надлежащих SPI, определения общих систем классификации и выработки методики проведения анализа, которая способствует совместному использованию информации о безопасности полетов и обмену такой информацией в соответствии с положениями ИКАО о защите информации о безопасности полетов.

3.2.2.3 Внедрение ГосПБП и СУБП влечет за собой регулятивные, директивные и организационные изменения, которые могут потребовать дополнительных ресурсов или другой квалификации персонала в зависимости от того, в какой степени каждый из элементов ГосПБП и СУБП уже реализован. Дополнительные ресурсы могут также потребоваться для сбора, анализа и контролирования информации, необходимой для разработки и осуществления основанного на оценке рисков процесса принятия решений. В некоторых случаях государства, нуждающиеся в таких ресурсах, могут получить помощь от RASG, RSOO или других компетентных государств или организаций. Кроме того, следует наращивать технический потенциал для сбора, анализа и защиты данных и информации о безопасности полетов, определения тенденций в области безопасности полетов и направления результатов соответствующим заинтересованным сторонам. ГосПБП может потребовать инвестиций в технические системы, которые реализуют аналитические процессы, а также привлечения знающего и квалифицированного персонала, необходимого для внедрения данной программы.

3.3 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РИСКИ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

3.3.1 Эксплуатационные риски для безопасности полетов возникают в ходе предоставления обслуживания или осуществления какой-либо деятельности (например, эксплуатация воздушного судна, аэропортов или управление воздушным движением). Для определения ограничений летно-технических характеристик и опасных факторов принимается во внимание взаимодействие людей с техническими средствами в ходе эксплуатации, а также эксплуатационный контекст, в котором осуществляется авиационная деятельность. Государствам, регионам и отрасли следует проводить регулярные анализы национальных и региональных рисков с учетом представленных в настоящей главе HRC.

3.3.1.1 **Региональные эксплуатационные риски для безопасности полетов.** RASG следует использовать имеющиеся данные для определения эксплуатационных рисков для безопасности полетов в регионе, которые включают глобальные HRC и дополнительные региональные эксплуатационные риски для безопасности полетов. Сроки и порядок оценки достигнутого прогресса в реализации SEI следует устанавливать с помощью дорожной карты.

3.3.1.2 **Национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов.** Государствам следует рассматривать и анализировать имеющиеся данные о безопасности полетов для определения своих эксплуатационных рисков для безопасности полетов, которые включают глобальные HRC и дополнительные национальные или региональные эксплуатационные риски для безопасности полетов. Государства могут также запросить помощь у RSOO или других компетентных государств или организаций, или делегировать сбор/анализ данных другому государству. Государствам следует устранять национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов. Кроме того, государствам следует учитывать HRC, перечисленные в ГПБП, и региональные эксплуатационные риски для безопасности полетов (установленные RASG) при определении своих национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов. Такая оценка должна основываться на фактических данных. Также как и в случае регионов, государства должны устанавливать сроки реализации SEI и обладать возможностями оценивать свой прогресс.

3.3.2 На основе регионального и национального анализа государство/регион должны проводить оценку количества эксплуатационных рисков для безопасности полетов, которыми можно управлять и приоритизировать их в соответствии с процессом управления рисками для безопасности полетов. Кроме того, государству/региону следует разработать метод оценки прогресса реализации любой инициативы, предпринятой за данный период времени.

3.3.3 Категории событий повышенного риска

Концепция ГПБП заключается в том, чтобы свести к нулю число погибших в авиационных происшествиях при коммерческих перевозках к 2030 году и в дальнейшем поддерживать такой уровень. Для снижения риска гибели людей необходимо рассмотреть ряд HRC. Типы событий, которые считаются глобальными HRC (ранее называвшиеся "глобальные приоритеты в области безопасности полетов") отбирались на основе фактического числа погибших, высокого риска гибели людей на каждое происшествие или исходя из числа авиационных происшествий и инцидентов. На основании результатов, полученных из анализов данных о безопасности полетов, собранных из источников информации по проактивному и реагирующему принципу (например, происшествия, инциденты, события), а также полученных от ИКАО и других неправительственных организаций, в ГПБП издания 2020–2022 гг. были определены в произвольном порядке следующие HRC:

- a) столкновение исправного воздушного судна с землей (CFIT);
- b) потеря управления в полете (LOC-I);
- c) столкновение в воздухе (MAC);
- d) выезд за пределы ВПП (RE);
- e) несанкционированный выезд на ВПП (RI).

Примечание. Информация о статистике происшествий, HRC и другие данные о безопасности полетов размещены на веб-сайте ИКАО: www.icao.int/safety/Pages/Safety-Report.aspx.

3.3.3.1 Столкновение исправного воздушного судна с землей

CFIT – это столкновение в полете с землей, водой или препятствием при отсутствии индикации о потере управления. Происшествия, которые квалифицируются как CFIT, включают все случаи, когда имеет место столкновение управляемого воздушного судна с землей, независимо от ситуационной осведомленности экипажа. На происшествия CFIT влияют многие сопутствующие факторы, включая: построение схем и документация; дезориентация пилота и неблагоприятные погодные условия. Благодаря требованиям оборудовать воздушные суда системами предупреждения о близости земли, количество происшествий CFIT значительно снизилось. Несмотря на отсутствие в последние несколько лет происшествий CFIT с воздушными судами транспортной категории, происшествия CFIT, если они имеют место, часто приводят к катастрофическим результатам, когда оставшихся в живых практически не бывает. Таким образом, с этими событиями связан высокий риск гибели людей.

3.3.3.2 Потеря управления в полете

Потеря управления в полете (LOC-I) – это экстремальное проявление отклонения от заданной траектории полета. Происшествия, классифицирующиеся как LOC-I, связаны с потерей управления в полете,

которую невозможно восстановить. Происшествия LOC-I часто имеют катастрофические результаты, когда оставшихся в живых практически не бывает. Таким образом, с этими событиями связан высокий риск гибели людей. События LOC-I включают много сопутствующих факторов, которые можно классифицировать, как факторы, обусловленные самолетными системами, окружающей средой, действиями пилота/человека или любым сочетанием этих трех факторов. Из этих трех факторов происшествия, обусловленные действиями пилота, являются наиболее частой выявленной причиной происшествий LOC-I. Число погибших в результате происшествий LOC-I с самолетами коммерческой авиации привело к проведению оценки качества текущей практики подготовки персонала, например, введение курса подготовки для членов экипажа по предотвращению попадания самолета в сложные пространственные положения и выводу из них.

3.3.3.3 Столкновение в воздухе

Столкновение в воздухе – это столкновение между воздушными судами, находящимися в полете. Столкновения в воздухе могут быть результатом вертикального отклонения от заданного эшелона или потери эшелонирования между воздушными судами. Столкновения в воздухе связаны со многими сопутствующими факторами, включая: условия воздушного движения; рабочую нагрузку диспетчера УВД; бортовое оборудование и подготовку летного экипажа. Благодаря введению требований в отношении оснащения воздушных судов системой выдачи информации о воздушном движении и предупреждения столкновений/бортовой системой предупреждения столкновений (TCAS/ACAS), количество столкновений в воздухе значительно снизилось. Однако столкновения в воздухе, если они имеют место, часто имеют катастрофические результаты, когда оставшихся в живых практически не бывает. Таким образом, с этими событиями связан высокий риск гибели людей.

3.3.3.4 Выезд за пределы ВПП

Выезд за пределы ВПП – это выкатывание за боковую кромку или за пределы ВПП. Термин "выезд за пределы ВПП" является классификацией происшествия или инцидента, который имеет место на этапе взлета или посадки. Выезд может быть преднамеренным или непреднамеренным. Например, преднамеренное выкатывание за боковую кромку ВПП, чтобы избежать столкновения с воздушным судном, совершившим несанкционированный выезд на ВПП. Выезды за пределы ВПП связаны со многими сопутствующими факторами, включая заходы на посадку в неустановившемся режиме и состоянии ВПП. Высокое число происшествий, связанных с выездом за пределы ВПП самолетов коммерческой авиации, привело к принятию нескольких инициатив, касающихся безопасности операций на ВПП. Термин "безопасность операций на ВПП" охватывает ряд категорий событий, включая: ненормальное касание ВПП; столкновение на земле; выезд за пределы ВПП; несанкционированный выезд на ВПП; потеря управления на земле; столкновение с препятствием(ями) и недолет/перелет. Тем не менее, выезды за пределы ВПП все еще доминируют в плане числа событий. Хотя согласно статистике большинство выездов за пределы ВПП обходятся без человеческих жертв, риск гибели людей остается значительным. Результат выезда за пределы ВПП (например, отсутствуют ли погибшие) основывается на нескольких факторах, включая скорость, на которой воздушное судно приземляется или выкатывается за конец ВПП (высокоскоростные выезды), загрязнение ВПП и характеристики концевой зоны безопасности на аэродроме.

3.3.3.5 Несанкционированный выезд на ВПП

Несанкционированный выезд на ВПП – это событие на аэродроме, в результате которого в защищенной зоне, предназначенной для посадки и взлета воздушных судов, несанкционированно находится воздушное судно, транспортное средство или человек. Несанкционированные выезды создают повышенный риск столкновения для воздушных судов, находящихся на данной ВПП. Когда столкновения имеют место за пределами ВПП (например, на РД или на перроне), затронутые этим событием воздушные суда и/или транспортные средства, как правило, движутся относительно медленно. Однако, в тех случаях, когда столкновения происходят на ВПП, по крайней мере одно из воздушных судов зачастую будет двигаться на

значительной скорости (высокоскоростные столкновения), что повышает риск гибели людей. Несанкционированные выезды на ВПП включают много сопутствующих факторов, в том числе: как спроектирован аэродром; рабочую нагрузку пилота и диспетчера УВД и использование нестандартной фразеологии. Хотя согласно статистике весьма небольшое число несанкционированных выездов на ВПП приводят к столкновениям, с этими событиями связан высокий риск гибели людей. Столкновение между двумя B747 в аэропорту Лос-Родос, Тенерифе, в 1977 году произошло в результате несанкционированного выезда на ВПП и остается происшествием с тяжелейшими последствиями в истории авиации с самым высоким числом погибших.

3.3.4 Дополнительные категории эксплуатационных рисков для безопасности полетов

3.3.4.1 В дополнение к HRC государства и регионы должны принимать во внимание остальные категории рисков, по которым существует достаточное количество данных, как указано в п. 3.3.1.1 и 3.3.1.2.

3.3.4.2 ИКАО создала специальный сайт на своем защищенном портале с тем, чтобы RASG размещали перечень дополнительных эксплуатационных рисков для безопасности полетов. Для обеспечения последовательности сообщаемых данных государствам и регионам рекомендуется использовать категории авиационных событий, разработанные Группой по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST)/Группой ИКАО по общей классификации (CICTT).

Примечание. Дополнительная информация о CICTT размещена на веб-сайте ИКАО: <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>.

3.3.5 Возникающие проблемы

3.3.5.1 Возникающие проблемы включают концепции полетов, технические средства, общегосударственную политику, бизнес-модели или идеи, которые могут повлиять на безопасность полетов в будущем и в отношении которых не имеется достаточных данных для проведения типового, основанного на фактических данных анализа. Важно, чтобы международное авиационное сообщество постоянно следило за возникающими проблемами в целях выявления потенциальных рисков для безопасности полетов, сбора соответствующих данных и проактивной разработки мер по их решению. Управление возникающими проблемами, в частности потенциальными рисками для безопасности полетов, может создать возможности для содействия внедрению инноваций. Таким образом следует поощрять использование новых технических средств, процедур и операций.

3.3.5.2 ИКАО создала специальный сайт на своем защищенном портале с тем, чтобы RASG размещали перечень возникающих проблем и потенциальных рисков для безопасности полетов. Для обеспечения последовательности представляемых данных государства и регионы должны использовать существующие категории в CICTT и сообщать о необходимости создавать и/или изменять категории.

Примечание. Более подробная информация о специальном сайте для дополнительных эксплуатационных рисков для безопасности полетов и возникающих проблем размещена на веб-сайте ИКАО: <https://www.icao.int/gasp>.

3.4 НАДЛЕЖАЩАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

3.4.1 В дополнение к связанным с безопасностью полетов проблемам и эксплуатационным рискам для безопасности полетов ГПБП оказывает поддержку реализации ГАНП в рамках требований в отношении наличия надлежащей инфраструктуры для предоставления основных видов обслуживания, изложенных в базовых

фундаментальных блоках (BBB). В системе BBB изложена основа любой надежной аэронавигационной системы с указанием главных видов аэронавигационного обслуживания, которое необходимо предоставлять международной гражданской авиации в соответствии с SARPS ИКАО и Правилами аэронавигационного обслуживания (PANS). Такими главными видами обслуживания является эксплуатация аэродромов, организация воздушного движения, поиск и спасание, метеорологическое обеспечение и аэронавигационная информация. Предоставление таких главных видов обслуживания составляет базу для любого эксплуатационного усовершенствования, направленного на повышение эффективности системы (блочная модернизация авиационной системы (ASBU)). Помимо главных видов обслуживания, в системе BBB определяются конечные пользователи этих видов обслуживания, а также активы, которые необходимо задействовать для предоставления таких видов обслуживания (инфраструктура связи, навигации и наблюдения).

3.4.2 BBB – это независимая система, а не отдельный блок в системе ASBU. BBB не представляет собой какой-либо эволюционный этап, а является базовым уровнем. Этот базовый уровень устанавливается на основании базовых видов обслуживания, согласованного государствами в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации, с тем чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом. Система ASBU определяет группу эксплуатационных усовершенствований в некоторых областях аэронавигационной системы, над которыми авиационное сообщество согласилось работать, с тем чтобы поддержать или усовершенствовать эффективность этой системы ("цепи" ASBU). Элемент ASBU – это конкретное изменение в операциях, предназначенное повысить эффективность аэронавигационной системы в указанных эксплуатационных условиях.

Примечание. Дополнительная информация о системе BBB содержится в Глобальном аэронавигационном плане (ГАНП, Doc 9750), а также размещена на веб-сайте ИКАО: <https://www4.icao.int/ganpportal>.

Глава 4

ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ И ПОКАЗАТЕЛИ ГПБП

4.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

4.1.1 Цели ГПБП были разработаны на основе структуры, представленной в *Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года* Организации Объединенных Наций (ООН), в которой содержатся ряд целей в области устойчивого развития (ЦУР) и задач (дополнительную информацию см. в <https://sustainabledevelopment.un.org/sdgs>). Эта Повестка дня – план действий для людей, планеты и благосостояния. В ней содержится 17 ЦУР ООН, которые обеспечивают баланс трех измерений устойчивого развития: экономического; социального и экологического. Стратегические цели ИКАО тесно связаны с 15 из 17 ЦУР, и ИКАО полностью обязуется тесно сотрудничать с государствами и другими органами ООН в деле обеспечения выполнения соответствующих задач.

Примечание. Дополнительная информация о вкладе каждой стратегической цели ИКАО в ЦУР ООН размещена на www.icao.int/about-icao/aviation-development/Pages/SDG.aspx.

4.1.2 Цели ГПБП являются результатами, на достижение которых направлены усилия в области обеспечения безопасности полетов. Они отражают желательные конечные результаты, которых стратегия ИКАО в области безопасности полетов (как изложено в ГПБП) стремится достичь. Цели ГПБП сформулированы в виде конечных результатов высокого уровня, которые должны быть достигнуты государствами, регионами и отраслью. Каждая из целей ГПБП содержит конкретные задачи. Задачи представляют собой конкретные желаемые конечные результаты, вытекающие из действий государств, регионов и отрасли, направленных на достижение указанных целей в определенный момент времени. Задачи ГПБП сформулированы таким образом, чтобы указать, кому адресуются конкретные действия (например, государствам) и какие показатели следует отслеживать, чтобы продемонстрировать прогресс в достижении данной цели. Некоторые цели содержат несколько задач, и каждая из задач ГПБП увязана с рядом показателей. Показатели являются параметром измерения, используемым для оценки того, достигают ли государства, регионы и отрасль ожидаемых результатов с помощью ГПБП. Показатели ГПБП предоставляют доказательства получения желаемых конечных результатов и оценивают прогресс деятельности по выполнению задач ГПБП. Они сформулированы на основе количественных данных (например, в виде числа или процентного отношения). Некоторые показатели относятся к событиям (например, число происшествий), которые считаются результатом несовершенного управления безопасностью полетов. Другие относятся к мерам, принимаемым государствами или другими заинтересованными сторонами (например, выполнение планов корректирующих действий (ПКД)), которые, как представляется, направлены на совершенствование управления безопасностью полетов. В конечном счете, показатели ГПБП используются для оценки достижения целей ГПБП.

4.1.3 Цели, задачи и показатели ГПБП приведены в таблице I-4-1. Эти цели получены на основании анализа, приведенного в главе 3 части I, в котором определяются связанные с безопасностью полетов проблемы и указывается приоритизация областей, в которых необходимо принять меры для повышения безопасности полетов. В приведенных ниже разделах содержится подробная информация

4.2 КЛЮЧЕВЫЕ КОНЦЕПЦИИ И ПАРАМЕТРЫ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В ЦЕЛЯХ ГПБП

4.2.1 В настоящем разделе содержится подробное описание некоторых используемых в целях ГПБП ключевых параметров, задач и показателей. Некоторые из этих концепций являются новыми или представляют собой эволюцию предыдущих параметров, использованных ИКАО для оценки эффективности обеспечения безопасности полетов.

4.2.2 Частота авиационных происшествий

Главным показателем ИКАО в отношении безопасности полетов в глобальной авиатранспортной системе является частота авиационных происшествий при регулярных коммерческих полетах воздушных судов с неподвижным крылом с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг. Авиационные происшествия классифицируются согласно определению в Приложении 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*, а подробная информация о каждом происшествии рассматривается исследовательской группой по показателям безопасности полетов ИКАО, с тем чтобы удостоверить точность данных. Данные о вылетах составляются Авиатранспортным управлением ИКАО на основании ряда вводимых данных. В тех случаях, когда государства не представляют данные, составляются оценочные показатели, иначе для получения оптимальных сведений о фактическом числе вылетов используются данные государств и коммерческих источников. По мере поступления в ИКАО новых данных они включаются в базу данных, что может привести к незначительным изменениям из года в год в расчетной частоте происшествий. Частота происшествий со смертельным исходом основана на происшествиях, в результате которых одно или несколько лиц получили телесные повреждения со смертельным исходом, как указано в определении Приложения 13.

4.2.3 Приоритетные вопросы протокола по системе контроля за обеспечением безопасности полетов

4.2.3.1 В настоящее время существует 1000 вопросов протокола (ВП). Хотя все ВП Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) в равной степени способствуют достижению показателей эффективной реализации (EI), они не все в равной степени относятся к эксплуатационному риску для безопасности полетов. Например, ВП, касающиеся документации, хотя и имеющие важное значение, в меньшей степени непосредственно затрагивают эксплуатационный риск для безопасности полетов. Если будет установлено, что ответы на некоторые ВП являются неудовлетворительными, это может серьезно повлиять на безопасность полетов и свидетельствовать о повышенном риске в ГосПБП. Многие государства испытывают проблемы с ответами на значительную часть ВП. Учитывая, что эти государства сталкиваются с трудностями при ответах на все ВП целесообразно им разъяснить, на какие ВП возможно следует обращать более пристальное внимание или считать их приоритетными.

4.2.3.2 Термин "приоритетные ВП" относится ко всем ВП, которые в большей степени соотносятся с эксплуатационными рисками для безопасности полетов. Важно определить приоритетные ВП, с тем чтобы государства могли соответственно выделить на них свои ресурсы. Следует отметить, что весь набор ВП по-прежнему имеет важное значение для всеобъемлющей оценки эффективного внедрения государством системы контроля за обеспечением безопасности полетов.

4.2.4 Основопологающие ВП ГосПБП

Термин "основа ГосПБП" относится к подгруппе ВП УППКБП, которые определены основополагающими вопросами и считаются предпосылкой к устойчивой реализации ГосПБП в полном объеме. Их называют "основополагающими ВП ГосПБП". Основопологающие ВП ГосПБП сгруппированы по предметным областям согласно Приложению 19 и Doc 9859. Государства могут приоритизировать и рассматривать эти ВП при проведении анализа пробелов ГосПБП или в ходе разработки плана/действий по ГосПБП. Концепция

"основа ГосПБП" призвана заменить 60-процентный показатель EI, который ранее использовался в ГПБП как пороговое значение для дальнейшего прогресса в деле внедрения ГосПБП. Цель заключается в том, чтобы включить эти ВП в план реализации ГосПБП для обеспечения устойчивости. Полный перечень основополагающих ВП ГосПБП можно получить с помощью инструмента для создания основы ГосПБП, размещенного в комплексной системе по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов (iSTARS) на www.icao.int/safety/iStars.

4.2.5 Индекс контроля за обеспечением безопасности полетов

4.2.5.1 Индекс контроля за обеспечением безопасности полетов государства является показателем его возможностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов. Каждому прошедшему проверку государству присваивается индекс контроля за обеспечением безопасности полетов. Это число больше нуля, в котором цифра 1 представляет уровень, на котором возможности государства по контролю за обеспечением безопасности полетов будут свидетельствовать о минимальных ожидаемых возможностях с учетом количества вылетов, что служит приближенным значением масштаба авиационной системы государства.

Примечание. Анализ показал, что количество ежегодных вылетов регулярных коммерческих воздушных судов адекватно отражает уровни деятельности государства по контролю за обеспечением безопасности полетов. Для того, чтобы еще точнее учесть эти уровни надзора за производством полетов, в индексе контроля за обеспечением безопасности полетов в категории "полеты" рассматриваются только вылеты флагманских перевозчиков (см. п. 4.2.5.3).

4.2.5.2 Индекс контроля за обеспечением безопасности полетов – это математическая функция, сопоставляющая показатель EI государства и объем движения с целевым показателем EI системы контроля за обеспечением безопасности полетов, который рассчитывается с помощью логарифмической регрессии на глобальной основе. Индекс контроля за обеспечением безопасности полетов будет иметь тенденцию к уменьшению со временем, если объем движения увеличивается, а показатель EI остается без изменений. Подробное описание используемой математической модели, а также обоснование указанной модели, размещены в iSTARS на www.icao.int/safety/iStars.

4.2.5.3 Индекс контроля за обеспечением безопасности полетов подразделяется на следующие три функциональные категории:

- a) **полеты** – в этой категории сгруппированы показатели EI по областям проверки УППКБП, касающимся выдачи свидетельств и подготовки персонала (PEL), производства полетов воздушных судов (OPS) и летной годности воздушных судов (AIR);
- b) **аэронавигация** – в этой категории сгруппированы показатели EI по областям проверки УППКБП, касающимся аэродромов и наземных средств (AGA) и аэронавигационного обслуживания (ANS);
- c) **вспомогательные функции** – в этой категории сгруппированы показатели EI по областям проверки УППКБП, касающимся основного авиационного законодательства и нормативных положений гражданской авиации (LEG), организаций гражданской авиации (ORG) и расследования авиационных происшествий и инцидентов (AIG).

4.2.5.4 Индекс контроля за обеспечением безопасности полетов является новой концепцией, введенной в ГПБП издания 2020–2022 гг., и он служит одним из нескольких показателей возможностей государства в области контроля за обеспечением безопасности полетов. Государствам следует сосредотачивать усилия на выполнении всех задач ГПБП и постоянно повышать свой показатель EI в рамках своих обязательств по управлению безопасностью полетов.

4.2.5.5 Государство должно использовать программное приложение (размещенное в iSTARS) индекса контроля за обеспечением безопасности полетов в дополнение к своему показателю EI как один из инструментов оценки своих возможностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов.

4.2.5.6 ИКАО использует индекс контроля за обеспечением безопасности полетов для определения и приоритизации государств, которые будут получать помощь от ИКАО и других организаций в целях совершенствования их системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Этим государствам следует активизировать свои усилия по обеспечению соблюдения требований и запрашивать помощь. ИКАО также использует индекс контроля за обеспечением безопасности полетов для определения того, какие государства могут быть партнерами ИКАО, а также других региональных органов в деле оказания помощи другим государствам по совершенствованию их системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Таким государствам рекомендуется сотрудничать в международном масштабе, но в то же время продолжать работу над совершенствованием своих собственных систем.

4.3 ОПИСАНИЕ ЦЕЛЕЙ, ЗАДАЧ И ПОКАЗАТЕЛЕЙ ГПБП

4.3.1 ГПБП ставит своей желательной целью в области безопасности полетов свести к нулю число погибших в происшествиях при коммерческих перевозках к 2030 году и в дальнейшем поддерживать такой уровень. Эта цель считается "желательной", поскольку она является амбициозной целью создать еще более безопасную авиационную систему. 2030 выбран в качестве временных рамок для достижения этой цели в связи с тем, что именно к этому году объем воздушного движения согласно прогнозам удвоится. Это также целевой год, указанный в ЦУР ООН в рамках *Повестки дня в области устойчивого развития*. ГПБП составлен согласно установленным срокам этой Повестки дня, поскольку цели ГПБП способствуют достижению ЦУР ООН.

4.3.2 Данную желательную цель в области безопасности полетов дополняет ряд других целей. В ГПБП издания 2020–2022 гг. содержатся шесть целей. Некоторые цели разработаны на основе трех целей из предыдущего издания ГПБП 2017–2019 гг., в которых содержался призыв к государствам внедрять действенные системы контроля за обеспечением безопасности полетов, реализовывать ГосПБП и переходить к прогнозному управлению риском. В ходе процесса консультаций для обновления ГПБП ИКАО получила от государств и неправительственных организаций информацию с просьбой сделать больший акцент в целях ГПБП на управлении эксплуатационными рисками для безопасности полетов. В связи с этой просьбой в указанных целях теперь также отражены организационные проблемы (ORG) и эксплуатационные риски для безопасности полетов (OPS). Представленные в настоящей главе цели заменяют цели, содержавшиеся в ГПБП издания 2017–2019 гг.

4.3.3 **Цель 1** ГПБП заключается в постоянном снижении эксплуатационных рисков для безопасности полетов. Такое снижение достигается за счет ряда действий в отношении HRC. В них учитываются эксплуатационные проблемы, с которыми сталкиваются государства, регионы и отрасль, а также эксплуатационные риски для безопасности полетов, которые могут быть уменьшены в рамках национальных и региональных планов обеспечения безопасности полетов.

4.3.3.1 **Задача 1.1** предусматривает снижение частоты происшествий во всем мире при коммерческих регулярных перевозках. С этой задачей увязаны несколько показателей: число происшествий, происшествия со смертельным исходом и число погибших по каждому государству, региону или в мировом масштабе; а также частота происшествий со смертельным исходом и частота смертельных исходов (т.е. число событий на миллион вылетов). Показатели ГПБП также включают процентное отношение событий к HRC.

4.3.4 **Цель 2** касается отдельно государств и направлена на повышение их потенциала в области контроля за обеспечением безопасности полетов. Эта цель призывает все государства активизировать реализацию восьми КЭ и решать организационные проблемы, с которыми сталкиваются государства при внедрении системы контроля за обеспечением безопасности полетов. С этой целью связаны две задачи.

4.3.4.1 **Задача 2.1** призывает все государства постепенно повышать их показатель EI в рамках КЭ государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов, пока не будет достигнут общий высокий показатель EI, что приведет к поступательному улучшению положения дел. В рамках данной задачи государствам следует сосредоточить свое внимание главным образом на приоритетных ВП. Показатели ГПБП, относящиеся к данной задаче, включают: общий показатель EI; деятельность государств, например, число государств, которые полностью реализовали приоритетные ВП и процентное отношение требуемых ПКД, представленных государствами в ИКАО через онлайн-ресурсы (OLF) для устранения недостатков по выводам проверок в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП.

4.3.4.2 **Задача 2.2** призывает все государства добиться того, чтобы к 2022 году индекс контроля за обеспечением безопасности полетов превышал цифру 1 во всех категориях. Концепция индекса контроля за обеспечением безопасности полетов изложена в п. 4.2.5 настоящей главы. Показатели ГПБП, относящиеся к данной задаче, включают процентное отношение государств, имеющих индекс контроля за обеспечением безопасности полетов, превышающий цифру 1 во всех категориях, и процентное отношение каждой категории с индексом контроля за обеспечением безопасности полетов, превышающим цифру 1 на глобальном уровне.

4.3.5 **Цель 3** также относится к отдельным государствам и призывает к внедрению эффективной ГосПБП. Данная цель отражает организационные проблемы, с которыми сталкиваются государства при внедрении ГосПБП, и включает введение СУБП поставщиками обслуживания в отдельных государствах в соответствии с Приложением 19. С данной целью увязаны две задачи, которые представляют собой поэтапный подход к внедрению ГосПБП.

4.3.5.1 **Задача 3.1** призывает все государства создать к 2022 году основу ГосПБП. Показатели ГПБП, относящиеся к основе ГосПБП, включают число государств, создавших основу ГосПБП, а также процентное отношение ВП, на которые, как представляется, получены удовлетворительные ответы, касающиеся основы ГосПБП.

4.3.5.2 После того, как государства выполнили Задачу 3.1, они могут переходить к **Задаче 3.2**, которая предусматривает внедрение эффективной ГосПБП к 2025 году. "Эффективная ГосПБП" означает ГосПБП, которая фактически достигает те цели, для которых она предназначена. Эффективность ГосПБП будет оцениваться с помощью относящихся к ГосПБП ВП, которые будут включены в рамках деятельности МНМ УППКБП по оценке реализации государствами положений ИКАО, касающихся управления безопасностью полетов. Задача эффективной ГосПБП предусматривает внедрение поставщиками обслуживания СУБП. Показатели ГПБП для эффективной ГосПБП включают связанную с управлением безопасностью полетов деятельность, например, число государств, которые требуют от находящихся в их ведении соответствующих поставщиков обслуживания внедрить СУБП, и число государств, которые реализовали национальный план обеспечения безопасности полетов.

4.3.6 **Цель 4** относится к регионам, указанным в ГПБП. Она призывает государства активизировать сотрудничество на региональном уровне для повышения безопасности полетов. С этой целью связаны три задачи.

4.3.6.1 **Задача 4.1** настоятельно призывает государства, которые не в состоянии достичь целей 2 и 3 ГПБП, использовать региональные механизмы обеспечения безопасности полетов, содействие другого государства или других организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов, функции которых признаны ИКАО, в получении помощи для повышения своего потенциала в области контроля за обеспечением безопасности полетов. Показатели ГПБП, относящиеся к данной задаче, включают число государств, нуждающихся в помощи, а также число государств, запрашивающих такую помощь. Государствам следует запрашивать помощь достаточно заблаговременно, с тем чтобы выполнить другие задачи ГПБП, касающиеся потенциала в области контроля за обеспечением безопасности полетов, установленные на 2022 год. Государства могут воспользоваться GASOS, приведенной в добавлении С.

4.3.6.2 **Задача 4.2** призывает все государства представить к 2022 году информацию о рисках для безопасности полетов, включая SPI ГосПБП, своим соответствующим RASG. Данная задача нацелена на наращивание потенциала каждой RASG в области управления риском и для безопасности полетов. Показатели ГПБП для этой задачи включают число государств и поставщиков обслуживания, предоставляющих информацию о рисках для безопасности полетов в RASG, а также число государств, которые обмениваются своими SPI ГосПБП с RASG.

4.3.6.3 **Задача 4.3** призывает все государства, обладающие действенным потенциалом в области контроля за обеспечением безопасности полетов и эффективной ГосПБП, к 2022 году осуществлять активное руководство деятельностью RASG по управлению рисками для безопасности полетов. Государством с действенным потенциалом в области контроля за обеспечением безопасности полетов является государство, которое достигло или, как ожидается, достигнет цель 2 ГПБП, а также имеет эффективную ГосПБП. Цель данной задачи заключается в том, чтобы призвать "государства-лидеры" в каждом регионе осуществлять руководство деятельностью RASG по управлению рисками для безопасности полетов. Поскольку эти государства обладают действенным потенциалом по контролю за обеспечением безопасности полетов и эффективной ГосПБП, они наилучшим образом подготовлены к участию в региональных мероприятиях по управлению безопасностью полетов, включая выявление опасных факторов. Показатели ГПБП для этой задачи включают такие элементы, как число RASG, у которых имеется региональный план обеспечения безопасности полетов.

4.3.7 **Цель 5** ГПБП относится к отрасли и направлена на активизацию применения отраслевых программ. С этой целью увязаны две задачи.

4.3.7.1 **Задача 5.1** призывает всех поставщиков обслуживания использовать к 2020 году глобально согласованные SPI в рамках своей СУБП с учетом эксплуатационных потребностей. Термин "глобально согласованные SPI" означает применение глобально согласованных параметров для разработки и мониторинга SPI поставщиков обслуживания. Показатель ГПБП, относящийся к данной задаче, включает число поставщиков обслуживания, использующих в SPI глобально согласованные параметры. Использование этих согласованных параметров содействует управлению рисками для безопасности полетов на региональном и международном уровнях.

4.3.7.2 **Задача 5.2** относится к увеличению числа поставщиков обслуживания, участвующих в соответствующих признанных ИКАО отраслевых программах оценки, например, в программе по совершенствованию безопасности полетов в аэропортах (APEX) Международного совета аэропортов (МСА), оценки развития функциональных возможностей Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) и Европейской организации по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ) в рамках стандарта совершенствования систем управления безопасностью полетов, в базовом стандарте авиационного риска (BARS) Фонда безопасности полетов (FSF), программе проверок эксплуатационной безопасности (IOSA) Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) и в международном стандарте производства полетов воздушных судов деловой авиации (IS-BAO) Международного совета деловой авиации (МСДА). Хотя такие программы не заменяют проведение государствами необходимого контроля за обеспечением безопасности полетов, ИКАО признает преимущество этих программ, которые оказывают положительное воздействие на безопасность полетов среди поставщиков обслуживания. Показатель ГПБП, относящийся к данной задаче, делает акцент на числе поставщиков обслуживания, участвующих в соответствующих признанных ИКАО отраслевых программах оценки.

4.3.8 **Цель 6** делает акцент на необходимости наличия надлежащей инфраструктуры для обеспечения безопасности полетов. Связанная с ней задача призывает все государства реализовать к 2022 году базовую аэронавигационную и аэропортовую инфраструктуру. Показатель ГПБП для данной задачи – число государств, внедривших базовые элементы аэронавигационной и аэропортовой инфраструктуры. Это увязывается с мероприятиями, изложенными в ГПБП (см. раздел 3.4 главы 3 части I).

4.3.9 ГПБП содержит глобальную дорожную карту обеспечения безопасности полетов, в которой приведены SEI для государств, регионов и отрасли для достижения каждой из изложенных в настоящей главе целей. Дорожная карта обеспечивает гибкий подход к реализации национальной и региональной стратегии в области безопасности полетов в соответствии с ГПБП (см. главу 3 части II).

Таблица I-4-1. Цели, задачи и показатели ГПБП

ЖЕЛАТЕЛЬНАЯ ЦЕЛЬ ИКАО В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ "0 ПОГИБШИХ К 2030 ГОДУ И В ПОСЛЕДУЮЩИЕ ГОДЫ"		
Цель	Задача	Показатели
Цель 1: добиваться постоянного снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов	1.1¹ Сохранять тенденцию к уменьшению частоты происшествий в мире	• Число происшествий • Число происшествий на миллион вылетов (частота происшествий) • Число происшествий со смертельным исходом • Число происшествий со смертельным исходом на миллион вылетов (частота происшествий со смертельным исходом) • Число погибших • Число погибших на количество перевезенных пассажиров (частота смертельных исходов) • Процентное отношение событий к категориям повышенного риска (HRC)
	2.1 Всем государствам улучшить свой показатель эффективной реализации (EI) критических элементов (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (с акцентом на приоритетных ВП) следующим образом: к 2022 году – 75 % к 2026 году – 85 % к 2030 году – 95 %	• Общий показатель EI в мире • Общий показатель EI по государству • Общий региональный показатель EI • Число государств, которые достигли показателя EI в установленный срок • Число государств, которые полностью реализовали приоритетные ВП, относящиеся к системе контроля за обеспечением безопасности полетов • Процентное отношение приоритетных ВП, реализованных государством • Процентное отношение каждого приоритетного ВП, реализованного в мире • Число государств, своевременно обновляющих уведомления о различиях • Процентное отношение требуемых планов корректирующих действий (ПКД), представленных государствами (с использованием OLF) • Процентное отношение выполненных ПКД на государство (с использованием OLF)
Цель 2: повышать потенциал государств в области контроля за обеспечением безопасности полетов	2.2 К 2022 году всем государствам достичь индекса контроля за обеспечением безопасности полетов, превышающего 1 во всех категориях	• Число государств, поддерживающих индекс контроля за обеспечением безопасности полетов на уровне выше 1 во всех категориях • Процентное отношение государств, поддерживающих индекс контроля за обеспечением безопасности полетов на уровне выше 1 во всех категориях • Процентное отношение каждой категории с индексом контроля за обеспечением безопасности полетов, превышающим 1 в мире • Индекс контроля за обеспечением безопасности полетов по государству, по категории

¹ Условные обозначения: связанные с ORG задачи – желтый цвет/связанные с OPS задачи – зеленый цвет.

ЖЕЛАТЕЛЬНАЯ ЦЕЛЬ ИКАО В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ "0 ПОГИБШИХ К 2030 ГОДУ И В ПОСЛЕДУЮЩИЕ ГОДЫ"		
Цель	Задача	Показатели
Цель 3: внедрять эффективные государственные программы по безопасности полетов (ГосПБП)	3.1 К 2022 году всем государствам создать основу ГосПБП	• Число государств, создавших основу ГосПБП • Процентное отношение каждой предметной области, реализованной в мире • Процентное отношение удовлетворительных ответов на основополагающие ВП ГосПБП • Процентное отношение требуемых ПКД, касающихся основополагающих ВП ГосПБП, представленных государствами (с использованием OLF) • Процентное отношение требуемых ПКД, касающихся основополагающих ВП ГосПБП, выполненных каждым государством (и использованием OLF)
	3.2 К 2025 году всем государствам внедрить эффективную ГосПБП соразмерно со сложностью своей авиационной системы	• Число государств, внедривших эффективную ГосПБП • Уровень готовности, достигнутый в ВП Приложения 19 в государстве • Число государств, которые требуют от находящихся в их ведении соответствующих поставщиков обслуживания внедрять СУБП • Число государств, которые реализовали национальный план обеспечения безопасности полетов
Цель 4: активизировать сотрудничество на региональном уровне	4.1 К 2020 году государствам, которые не достигнут целей 2 и 3 ГПБП, следует использовать региональный механизм контроля за обеспечением безопасности полетов, содействие другого государства или другой организации по контролю за обеспечением безопасности полетов с признанными ИКАО функциями для получения помощи по повышению своего потенциала в области контроля за обеспечением безопасности полетов	• Число государств, нуждающихся в помощи/поддержке • Число государств, активно запрашивающих помощь • Число государств, получающих помощь • Число государств, предлагающих помощь
	4.2 К 2022 году всем государствам представить информацию о рисках для безопасности полетов, включая показатели эффективности	• Число государств, представляющих в RASG информацию о рисках для безопасности полетов • Число государств, которые обмениваются своими SPI ГосПБП с RASG • Число государств, направляющих информацию по вопросам безопасности полетов государствам, RASG и другим заинтересованным сторонам

ЖЕЛАТЕЛЬНАЯ ЦЕЛЬ ИКАО В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ "0 ПОГИБШИХ К 2030 ГОДУ И В ПОСЛЕДУЮЩИЕ ГОДЫ"		
Цель	Задача	Показатели
	обеспечения безопасности полетов (SPI) ГосПБП, своим соответствующим региональным группам по обеспечению безопасности полетов (RASG)	
	4.3 К 2022 году всем государствам с действенным потенциалом в области контроля за обеспечением безопасности полетов и с эффективной ГосПБП, осуществлять активное руководство мероприятиями RASG по управлению рисками для безопасности полетов	• Число государств с действенным потенциалом в области контроля за обеспечением безопасности полетов и с эффективной ГосПБП, осуществляющих руководство мероприятиями RASG по управлению рисками для безопасности полетов • Число RASG, у которых имеется региональный план обеспечения безопасности полетов
Цель 5: расширять использование отраслевых программ	5.1 К 2020 году всем поставщикам обслуживания использовать глобально согласованные SPI в рамках своей системы управления безопасностью полетов (СУБП)	• Число поставщиков обслуживания, использующих глобально согласованные параметры для своих SPI
	5.2 К 2022 году увеличить число поставщиков обслуживания, участвующих в соответствующих признанных ИКАО отраслевых программах оценки	• Число поставщиков обслуживания, участвующих в соответствующих признанных ИКАО отраслевых программах оценки
Цель 6: Создать надлежащую инфраструктуру для обеспечения безопасности полетов	6.1 К 2022 году всем государствам создать основную аэронавигационную и аэропортовую инфраструктуру	• Число государств, создавших элементы основной аэронавигационной и аэропортовой инфраструктуры

Глава 5

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

5.1 ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ПО ОТНОШЕНИЮ К ГПБП

Эффективность обеспечения безопасности полетов в рамках ГПБП оценивается с помощью ряда параметров, установленных показателями ГПБП. Элементы, используемые для оценки эффективности обеспечения безопасности полетов по отношению к ГПБП, в частности включают:

- a) число погибших (в качестве главного показателя);
- b) частоту происшествий;
- c) частоту происшествий со смертельным исходом;
- d) приоритетные ВП для системы контроля за обеспечением безопасности полетов;
- e) индекс контроля за обеспечением безопасности полетов;
- f) основополагающие ВП ГосПБП;
- g) ВП, касающиеся управления безопасностью полетов.

5.2 СОВМЕСТНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФОРМАЦИИ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И ОБМЕН ТАКОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ

5.2.1 RASG играют ключевую роль в оценке эффективности обеспечения безопасности полетов и успешной реализации ГПБП. С помощью региональных планов обеспечения безопасности полетов RASG устанавливают региональные цели и задачи и определяют ряд SEI, которые помогают им выполнить эти цели и задачи. RASG также используют показатели ГПБП, относящиеся к задачам, для оценки того, достигнутые ли желаемые конечные результаты по SEI. Региональные планы обеспечения безопасности полетов дополняются национальными планами обеспечения безопасности полетов, разработанными государствами в данном регионе, а также планами других заинтересованных сторон, таких как региональные и неправительственные организации.

5.2.2 Центральное место в оценке эффективности обеспечения безопасности полетов занимает совместное использование информации о безопасности полетов и обмен такой информацией. RASG находятся в идеальном положении в части совместного использования информации о безопасности полетов и обмена такой информацией благодаря своему членскому составу, который включает представителей государств, регионов и отрасли, в том числе, в частности, эксплуатантов, поставщиков аэронавигационного обслуживания, эксплуатантов аэродромов и изготовителей воздушных судов. Все эти заинтересованные стороны предоставляют ценную информацию об опасных факторах и возникающих проблемах, которая может быть использована в региональном процессе управления рисками для безопасности полетов.

5.2.3 Некоторые RASG уже проводят оценки рисков для безопасности полетов в целях снижения рисков на региональном уровне. Одна из задач ГПБП призывает все государства предоставлять информацию своим соответствующим RASG о рисках для безопасности полетов, включая SPI ГосПБП. Цель данной задачи заключается в повышении возможностей RASG по управлению рисками для безопасности полетов за счет содействия совместному использованию относящейся к безопасности полетов информации. Отдельные государства и поставщики обслуживания в регионе должны предоставлять информацию о рисках для безопасности полетов своим RASG. В целях дальнейшего стимулирования совместного использования информации о безопасности полетов и обмена такой информацией государствам, обладающим действенным потенциалом в области контроля за обеспечением безопасности полетов и эффективной ГосПБП, следует активно участвовать в мероприятиях своих RASG по управлению рисками для безопасности полетов. Эти государства находятся в наилучшем положении для содействия проведению региональных мероприятий по управлению безопасностью полетов, например, выявление опасных факторов благодаря наличию у них полноценных ГосПБП, имеющихся данных и опыта в области управления рисками для безопасности полетов. Кроме того, RASG должны рекомендовать государствам, которые не в состоянии реализовать цели 2 и 3 ГПБП, направлять в RASG вопросы, вызывающие обеспокоенность в области безопасности полетов, что будет служить источником информации о региональных проблемах в области безопасности полетов. Информация о безопасности полетов, собираемая RASG, преследует двойную цель: определять и приоритизировать SEI для снижения рисков для безопасности полетов в рамках процесса планирования и оценивать воздействие SEI в рамках процесса обеспечения безопасности полетов. Такая информация используется для того, чтобы установить степень достижения целей и задач ГПБП на региональном уровне.

5.3 ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ДАННЫХ О ДОСТИГНУТОМ ПРОГРЕССЕ

5.3.1 Представление своевременной и точной информации о безопасности полетов на международном, региональном и национальном уровнях имеет критическое значение для верификации достижения целей и мониторинга реализации SEI дорожной карты. ИКАО, RASG и организации-партнеры публикуют отчеты о безопасности полетов в рамках своих обязательств осуществлять мониторинг достижения своих целей в области безопасности полетов. В совокупности эти отчеты дают перспективную картину как глобального характера, так и конкретно по отдельным областям, таким как производство полетов. Для оценки эффективности обеспечения безопасности полетов в мировом масштабе главнейшее значение имеет анализ различных SPI.

5.3.2 ИКАО публикует ежегодный *Доклад о безопасности полетов*, ключевые компоненты которого включают обновленные анализы уровня эффективного внедрения государствами систем контроля за обеспечением безопасности полетов, статистики и частоты авиационных происшествий. Частота авиационных происшествий в мире служит общим показателем эффективности обеспечения безопасности полетов. *Доклад о безопасности полетов* делает акцент на тенденциях в тех категориях авиационных происшествий, на которые традиционно приходится значительное число событий и происшествий со смертельным исходом. Кроме того, с 2021 года *Доклад о безопасности полетов* будет включать сведения о достигнутом прогрессе в реализации ГПБП, включающие информацию о состоянии целей и задач ГПБП на мировом и региональном уровнях. Эти доклады и дополнительная информация размещены на веб-сайте ИКАО: www.icao.int/safety.

5.4 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ОЦЕНКУ

RASG отвечают за постоянную оценку прогресса в достижении целей и задач ГПБП в соответствии с региональными планами обеспечения безопасности полетов для определения их выполнения в установленные сроки. Каждое государство обязано представлять в RASG надлежащую информацию из национальных планов обеспечения безопасности полетов для компиляции региональных результатов. Другие заинтересованные стороны, такие как неправительственные организации, которым адресованы конкретные цели и задачи, должны также предоставлять информацию соответствующим RASG в целях содействия указанной

оценке. В RASG существует надлежащий порядок, обеспечивающий надежный и последовательный поток данных. Региональные бюро ИКАО отвечают за сотрудничество со своими соответствующими RASG в подготовке отчета, который направляется в Штаб-квартиру ИКАО и служит основой представляемого Ассамблее *Доклада о состоянии безопасности полетов в мире*. Результаты такой оценки также служат исходными данными для пересмотра последующих изданий ГПБП.

ЧАСТЬ II

РЕАЛИЗАЦИЯ

ГЛАВА 1

РЕАЛИЗАЦИЯ ГПБП НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ

1.1 РОЛЬ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ГПБП

1.1.1 Несмотря на то, что ГПБП рассчитан на глобальную перспективу, его содержание может потребовать корректировки для удовлетворения региональных потребностей. Для этого каждый регион должен подготовить региональный план обеспечения безопасности полетов. Региональный план обеспечения безопасности полетов указывает стратегическое направление в части управления безопасностью полетов на региональном уровне на установленный период времени (например, на следующие пять лет). Он содержит информацию для всех заинтересованных сторон о том, куда различные региональные органы, участвующие в управлении безопасностью полетов и реализации ГосПБП, должны направлять ресурсы в течение ближайших лет. RASG считаются главными инструментами планирования и реализации SEI на региональном уровне. Они являются региональными органами, ответственными за разработку и реализацию регионального плана обеспечения безопасности полетов. Разработка региональных планов в отношении аэронавигационных систем, включая связь, навигацию и наблюдение, а также системы организации воздушного движения, проводится PIRG ИКАО с помощью региональных бюро ИКАО. Координация деятельности между RASG и PIRG является залогом успешной реализации ГПБП и ГАНП.

1.1.2 Региональные планы обеспечения безопасности полетов следует разрабатывать в соответствии с ГПБП. Однако следует в первую очередь учитывать региональные проблемы в области безопасности полетов. Региональные SEI должны быть адаптированы для решения проблем, стоящих перед соответствующими государствами, а также отраслью, и должны базироваться на региональном анализе (см. главу 3 части II). Процесс разработки регионального плана обеспечения безопасности полетов должен включать консультации с государствами, отраслью и другими заинтересованными сторонами. Национальные планы обеспечения безопасности полетов государств, которые входят в данный регион, должны быть приведены в соответствие и скоординированы с планом обеспечения безопасности полетов этого региона (по необходимости) и с другими мероприятиями, направленными на повышение безопасности полетов. Государствам должны быть предоставлены инструктивные указания по разработке национального плана обеспечения безопасности полетов в целях гармонизации его содержания на региональном уровне. Региональные планы обеспечения безопасности полетов следует обновлять с учетом пересмотра ГПБП.

1.1.3 Региональный план обеспечения безопасности полетов – это средство получения региональной поддержки и механизм координации инициатив, направленных на повышение безопасности полетов в регионе. На региональном уровне RASG координируют процесс планирования на основе SEI ГПБП (см. главу 3 части II). RASG играют важнейшую роль в реализации ГПБП путем сотрудничества в деле проведения региональных оценок рисков, выявления ресурсов, необходимых для содействия такому сотрудничеству. Работа ИКАО нацелена на усиление роли RASG, в особенности в части реализации ГПБП. Региональные бюро ИКАО через своих сотрудников по вопросам безопасности полетов или других назначенных для этого сотрудников выступают в качестве координаторов, оказывая поддержку RASG в реализации ГПБП с целью: определить приоритеты, содействовать выделению дополнительных ресурсов, согласовать подходы и способствовать совершенствованию деятельности, повышению эффективности и отчетности государств. PIRG главным образом отвечают за разработку и обновление аэронавигационных планов, а также за выявление и устранение недостатков в области аэронавигации. PIRG служит планирующим и координационным механизмом, а за реализацию отвечают государства. Тесная координация между PIRG и RASG необходима для выявления рисков

для безопасности полетов, которые могут возникнуть в связи с аэронавигационными проблемами или воздействовать на такие проблемы, и для совместного и эффективного их устранения.

1.1.4 RASG считаются главными инструментами реализации региональных планов обеспечения безопасности полетов. Однако другие региональные заинтересованные стороны могут также нести ответственность за разработку и реализацию регионального плана обеспечения безопасности полетов в целях согласования и координации усилий (например, региональные бюро ИКАО, RSOO, RAIO, COSCAP).

1.2 ПРЕИМУЩЕСТВА РАЗРАБОТКИ РЕГИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

1.2.1 Региональный план обеспечения безопасности полетов позволяет региону четко изложить для всех заинтересованных сторон свою стратегию повышения безопасности полетов на региональном уровне. Он является транспарентным средством информации о том, как государства в регионе и другие органы, занятые в деятельности гражданской авиации, сотрудничают в выявлении опасных факторов и управлении эксплуатационными рисками для безопасности полетов и другими проблемами в области безопасности полетов. Он также показывает, как запланированные SEI помогают региону достигать поставленные цели. Региональный план обеспечения безопасности полетов подчеркивает обязательство региона по обеспечению безопасности полетов. Поскольку план содержит информацию об оценке эффективности обеспечения безопасности полетов, он также может использоваться для демонстрации положительного воздействия инвестиций в существующие SEI, которые успешно реализуются, или служить обоснованием необходимости выделения дополнительных ресурсов для решения существующих или будущих проблем.

1.2.2 Региональный план обеспечения безопасности полетов помогает государствам осознавать национальные, региональные и международные организационные проблемы и эксплуатационные риски для безопасности полетов и может быть использован для представления стратегии решения этих проблем. Поскольку для реализации SEI государствам необходимо обладать соответствующими знаниями и опытом (например, доступ к технической подготовке, резерв экспертов по конкретным вопросам и т. д.), регионы играют ключевую роль в выявлении экспертов по конкретным вопросам и проведении практикумов и подготовке персонала; региональный план обеспечения безопасности полетов должен определить характер подготовки или ресурсы, которые принесут максимальную пользу. Региональный план обеспечения безопасности полетов может использоваться государством для валидации идентификации его опасных факторов и проведения мероприятий по управлению рисками для безопасности полетов.

1.3 СОДЕРЖАНИЕ РЕГИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

1.3.1 Региональный план обеспечения безопасности полетов должен содержать цели, задачи и показатели в области безопасности полетов в соответствии с ГПБП, а также ряд SEI, которые будут реализованы в целях устранения региональных эксплуатационных рисков для безопасности полетов, выявленных в ходе процессов управления рисками для безопасности полетов, осуществляемых на региональном уровне государствами, отраслью или другими заинтересованными сторонами. В плане должны быть определены и приоритизированы проблемы в области безопасности полетов в различных секторах авиации (например, коммерческий воздушный транспорт, авиация общего назначения, полеты вертолетов). Регион должен внедрять SEI, содержащиеся в плане, поручая их реализацию соответствующим заинтересованным сторонам и проводя мониторинг их прогресса через регулярные интервалы времени.

1.3.2 Региональный план обеспечения безопасности полетов должен как минимум содержать следующие разделы:

- a) введение;
- b) цель регионального плана, включая связь с национальными планами обеспечения безопасности полетов государств, которые входят в данный регион, а также с ГПБП;
- c) стратегический подход региона к управлению безопасностью полетов гражданской авиации, включая региональные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов;
- d) описание региональных эксплуатационных рисков для безопасности полетов и инициатив, планируемых для их устранения;
- e) описание других региональных проблем в области безопасности полетов, например, проблемы, касающиеся внедрения ГосПБП и инициативы, планируемые для их решения;
- f) описание того, каким образом регион будет оценивать эффективность обеспечения безопасности полетов, с тем чтобы осуществлять мониторинг реализации плана.

1.3.3 Введение

Введение (или предисловие) должно содержать обзор плана, его структуру и региональный орган, который отвечает за его разработку, реализацию и мониторинг (RASG). В нем следует кратко изложить региональные проблемы в области безопасности полетов, цели и задачи плана. Во введении регион должен подтвердить свое обязательство в деле обеспечения безопасности полетов и выделении ресурсов для мероприятий на региональном уровне по повышению безопасности полетов. Введение также должно содержать описание эксплуатационных условий региона. Это в частности включает: объем воздушного движения и предполагаемый рост авиационного сектора; различия в уровне развития авиационных систем в различных государствах, которые входят в данный регион (например, различные уровни внедрения эффективной системы контроля за обеспечением безопасности) и общие опасные факторы или проблемы, характерные для данного региона (например, топография, метеорология, социально-политические вопросы и т. д.).

1.3.4 Цель регионального плана обеспечения безопасности полетов

В этом разделе плана должна быть указана его цель. В нем должно быть упомянуто, что региональный план обеспечения безопасности полетов выпущен как документ, содержащий стратегическое направление региона в управлении безопасностью полетов на установленный период времени. Цель должна включать четкую связь между региональным планом, национальными планами обеспечения безопасности полетов государств (в регионе) и последним изданием ГПБП, чтобы продемонстрировать, каким образом инициативы на региональном уровне способствуют повышению безопасности полетов на индивидуальном национальном уровне и на более широком международном уровне.

1.3.5 Стратегический подход региона

1.3.5.1 В региональный план обеспечения безопасности полетов следует включить стратегический подход региона к управлению безопасностью полетов. В этом разделе должны быть приведены региональные цели в области безопасности полетов, а также связанные с ними задачи. В региональном плане должны быть перечислены все показатели, которые регион будет использовать для мониторинга выполнения региональных задач в области безопасности полетов. Цели, задачи и показатели должны соответствовать целям, задачам и показателям в ГПБП, однако это не должно препятствовать установлению конкретных региональных целей, задач и показателей сверх целей ГПБП. Следует показать четкую связь между целями и задачами SEI, которые

регион будет осуществлять для повышения безопасности полетов. Если некоторые цели и задачи связаны с индивидуальными SEI государств или всеобъемлющими инициативами на международном уровне, такая взаимосвязь должна быть указана в плане и должна включать преимущества, вытекающие из гармонизации региональной стратегии с национальными и международными стратегиями.

1.3.5.2 Даты, относящиеся к задачам ГПБП, следует считать окончательными сроками достижения заинтересованными сторонами целей ГПБП. Исходя из уровня реализации определенных мероприятий в регионе (например, уровень внедрения ГосПБП), в региональном плане обеспечения безопасности полетов могут быть установлены даты, которые предшествуют срокам выполнения задач ГПБП. Задачи ГПБП не должны препятствовать завершению реализации SEI региона до выполнения глобальных задач.

1.3.5.3 В данном разделе плана следует изложить, как план разрабатывается и утверждается, включая сотрудничество с государствами, отраслью и другими заинтересованными сторонами. В плане следует разъяснить, что для выявления проблем и реализации SEI в целях снижения рисков необходим основанный на сотрудничестве подход.

1.3.6 Региональные эксплуатационные риски для безопасности полетов

План должен содержать описание региональных эксплуатационных рисков для безопасности полетов, выявленных в ходе регионального анализа (например, отдельными государствами, RASG, RSOO, PIRG и/или RAIO), которые должны основываться на эксплуатационных рисках для безопасности полетов, изложенных в ГПБП (см. раздел 3.3 главы 3 части I). Региональные эксплуатационные риски для безопасности полетов увязаны с рядом HRC, которые необходимо принимать во внимание для снижения риска происшествий со смертельным исходом. Региональные HRC должны соответствовать категориям событий в ГПБП, однако это не должно препятствовать установлению дополнительных HRC сверх категорий, указанных в ГПБП. Дополнительные HRC должны быть определены посредством основанного на конкретных данных подхода (например, на основании данных об инцидентах). В этом разделе плана регион должен кратко объяснить, какие HRC были отобраны для данного региона и почему они стали приоритетными. Например, конкретная категория происшествий может считаться главной проблемой и эксплуатационным риском для безопасности полетов в региональном плане обеспечения безопасности полетов из-за числа погибших в результате такого потенциального происшествия. В данном разделе регион должен изложить ряд SEI, взятых из дорожной карты, которые он планирует реализовать или которые находятся в процессе реализации в целях решения связанных с выявленными HRC проблемами (см. главу 3 части II). Региональные эксплуатационные риски для безопасности полетов должны включать различные секторы авиации.

1.3.7 Прочие региональные проблемы в области безопасности полетов

Помимо региональных эксплуатационных рисков для безопасности полетов, региональный план обеспечения безопасности полетов должен включать другие проблемы в области безопасности полетов, которые были выявлены в регионе и которые необходимо решить для повышения безопасности полетов. Этот раздел должен содержать описания проблем в области безопасности полетов, которые были выявлены в рамках проведенного в регионе анализа или на основе ГПБП. Проблемы в области безопасности полетов должны быть выявлены с помощью основанного на данных подхода (например, на основании данных УППКБП). Эти проблемы, как правило, носят организационный характер и относятся к вопросам, связанным с выполнением государством функций контроля за обеспечением безопасности полетов, реализацией ГосПБП на региональном уровне и с уровнем внедрения отраслью СУБП в регионе. В этом разделе плана следует кратко разъяснить, какие организационные проблемы были отобраны для данного региона и почему им был придан приоритет. Например, недостатки в конкретном КЭ эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов могут иметь место в большинстве государств региона и считаться одной из главных

проблем. В таких случаях эти недостатки следует рассматривать в региональном плане в качестве проблемы в области безопасности полетов ввиду их воздействия на способность государств выполнять свои обязательства по контролю за обеспечением безопасности полетов, что влияет на регион в целом. В данном разделе следует изложить для данного региона ряд SEI, взятых из дорожной карты, которые он планирует реализовать или которые находятся в процессе реализации, с тем чтобы устранить все выявленные проблемы в области безопасности полетов (см. главу 3 части II). Например, государства в регионе могут испытывать нехватку квалифицированного персонала в своих ВГА; в плане можно изложить эту проблему и дать краткое описание предполагаемого курса действий для устранения этого недостатка. План также можно использовать для получения ресурсов в целях оказания помощи государствам и другим заинтересованным сторонам в регионе в реализации перечисленных SEI.

1.3.8 Осуществление мониторинга

1.3.8.1 Региональный план обеспечения безопасности полетов будет содержать информацию о том, каким образом данный регион будет осуществлять мониторинг реализации перечисленных в плане SEI и как он будет оценивать эффективность обеспечения безопасности полетов для достижения предполагаемых результатов. В плане следует пояснить, каким образом будет проводиться оценка и мониторинг каждой задачи в целях отслеживания эффективности реализации. Используемые для оценки эффективности обеспечения безопасности полетов показатели должны соответствовать показателям ГПБП. В дополнение к региональному плану обеспечения безопасности полетов, регион должен также предусмотреть табло показателей эффективности обеспечения безопасности полетов для предоставления всем заинтересованным сторонам обновленной информации о прогрессе в достижении региональных целей и задач, а также о состоянии реализации SEI.

1.3.8.2 Если региональные цели и задачи не выполняются, следует указать лежащую в основе этого причину. Следует разработать корректирующие действия и включить их в очередное издание плана вместе с обновленными SEI. Если в регионе выявлены критически важные проблемы, следует по возможности в кратчайшие сроки принять определенные меры для снижения этих рисков, что, возможно, приведет к досрочному пересмотру регионального плана обеспечения безопасности полетов.

1.3.8.3 Для предоставления информации на региональном уровне рекомендуется использовать стандартизированный подход. Это позволяет региону получать информацию и оценивать риски для безопасности полетов с помощью общей методики. По получении информации следует применять стандартизированный метод проведения анализа, в котором следует изложить подробные инструкции, включая различные аспекты анализов, например, причинные факторы.

Глава 2

РЕАЛИЗАЦИЯ ГПБП НА НАЦИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ

2.1 РОЛЬ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ НА НАЦИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ГПБП

2.1.1 Резолюция А39-12 Ассамблеи "Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации" признает важность эффективной реализации национальных планов обеспечения безопасности полетов. Она постановляет, что государства должны разработать и реализовать национальные планы обеспечения безопасности полетов в соответствии с целями ГПБП. Каждое государство должно подготовить национальный план обеспечения безопасности полетов. Если государство внедрило ГосПБП, такой план должен быть увязан с этой программой. Если в государстве имеются другие национальные планы, национальный план обеспечения безопасности полетов по необходимости должен быть увязан с этими планами. Национальный план обеспечения безопасности полетов определяет стратегическое направление в части управления безопасностью полетов на национальном уровне на установленный период времени (например, на следующие пять лет). В нем содержится информация для всех заинтересованных сторон о том, куда ВГА и другие занятые в управлении безопасностью полетов органы должны направлять ресурсы в течение ближайших лет.

2.1.2 Национальный план обеспечения безопасности полетов следует разрабатывать в соответствии с ГПБП и региональным планом обеспечения безопасности полетов. Однако первоочередное внимание следует уделять национальным проблемам безопасности полетов, включая вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC). Национальные SEI должны базироваться на проведенной государством самооценке (см. главу 3 части II). Процесс разработки национального плана обеспечения безопасности полетов должен включать по необходимости консультации с отраслью и другими заинтересованными сторонами. Государство должно следовать инструктивным указаниям по разработке национального плана обеспечения безопасности полетов, если таковые имеются на региональном уровне. Национальный план обеспечения безопасности будет по необходимости обновляться с учетом пересмотра ГПБП и регионального плана обеспечения безопасности.

2.2 ПРЕИМУЩЕСТВА РАЗРАБОТКИ НАЦИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.2.1 Документация, требуемая в рамках мероприятий государства по управлению безопасностью полетов, содержит информацию о политике, процедурах и деятельности государства, относящихся к управлению безопасностью полетов. Однако такая документация, возможно, не будет легкодоступной для общественности или, возможно, содержащаяся в ней информация будет представлена таким образом, что она будет непонятна для лиц, не являющихся экспертами в данной области.

2.2.2 Национальный план обеспечения безопасности полетов позволяет государству предоставлять всем заинтересованным сторонам, включая другие правительственные ведомства, четкую информацию о своей стратегии повышения безопасности полетов на национальном уровне. Он служит транспарентным средством для разъяснения того, каким образом ВГА и другие, занятые в деятельности гражданской авиации органы, сотрудничают для выявления опасных факторов и управляют эксплуатационными рисками для безопасности полетов и другими проблемами в области безопасности полетов. В нем также показано, каким образом запланированные SEI будут оказывать помощь государству в достижении установленных целей. Национальный

план обеспечения безопасности полетов подчеркивает обязательства государства в области безопасности полетов. Поскольку такой план содержит информацию об оценке эффективности обеспечения безопасности полетов, его также можно использовать для демонстрации позитивного воздействия инвестиций в существующие SEI, которые успешно реализованы, или для обоснования потребности в дополнительных ресурсах для решения существующих или будущих проблем.

2.3 СОДЕРЖАНИЕ НАЦИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.3.1 Национальный план обеспечения безопасности полетов должен включать цели, задачи и показатели в области безопасности полетов, соответствующие ГПБП, региональному плану обеспечения безопасности полетов, а также ряд запланированных к реализации SEI для устранения национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов, выявленных в ходе осуществляемых государством и отраслью процессов управления рисками для безопасности полетов. В плане должны быть выявлены и приоритизированы проблемы в области безопасности полетов в различных секторах авиации (например, коммерческий воздушный транспорт, авиация общего назначения, полеты вертолетов). Государство должно реализовывать содержащиеся в плане SEI в рамках проводимых мероприятий по управлению безопасностью полетов.

2.3.2 Национальный план обеспечения безопасности полетов должен содержать как минимум следующие разделы:

- a) введение;
- b) цель национального плана, включая ссылки на региональный план обеспечения безопасности полетов и ГПБП;
- c) стратегический подход государства к управлению безопасностью полетов гражданской авиации, включая национальные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов;
- d) описание национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов и запланированных инициатив по их устранению;
- e) описание прочих вопросов в области безопасности полетов, например, проблемы с реализацией ГосПБП и запланированные инициативы по их решению;
- f) описание методов оценки государством эффективности обеспечения безопасности полетов для мониторинга выполнения плана.

2.3.3 Введение

Введение (или предисловие) должно содержать обзор плана, его структуру и взаимосвязь с ГосПБП, если она внедрена. В данном разделе следует определить, какой орган (или органы) в государстве отвечают за разработку, реализацию и мониторинг национального плана обеспечения безопасности полетов (например, ВГА). Введение должно содержать краткое описание национальных проблем в области безопасности полетов, цели и задачи плана. В него также следует включить описание эксплуатационной среды государства. Это в частности включает: объем воздушного движения и предполагаемый рост авиационного сектора; уровень развития авиационной системы в государстве (например, различные уровни реализации СУБП среди отрасли) и общие опасные факторы или проблемы, характерные для данного государства (например, топография, метеорология, социально-экономические проблемы и т. д.). Во введении государство должно подтвердить свои обязательства в области безопасности полетов и в части выделения ресурсов для мероприятий на национальном уровне, проводимых для повышения безопасности полетов. По этой причине рекомендуется, чтобы введение было подписано генеральным директором гражданской авиации или на более высоком уровне.

2.3.4 Цель национального плана обеспечения безопасности полетов

В этом разделе плана следует изложить его цель. В нем следует упомянуть, что национальный план обеспечения безопасности полетов был выпущен как документ, содержащий стратегическое направление государства в области управления безопасностью полетов на установленный период времени. Данная цель должна указывать на четкую связь между национальным планом обеспечения безопасности полетов, региональным планом обеспечения безопасности полетов и последним изданием ГПБП, с тем чтобы продемонстрировать, каким образом инициативы на национальном уровне поддерживают повышение безопасности полетов на более широких региональных и международных уровнях.

2.3.5 Стратегический подход государства

2.3.5.1 Национальный план обеспечения безопасности полетов должен содержать стратегический подход государства к управлению безопасностью полетов. В этом разделе должны быть изложены национальные цели в области безопасности полетов, а также связанные с ними задачи. В национальном плане должны быть приведены все показатели, которые будет использовать государство для мониторинга выполнения национальных задач в области безопасности полетов. Цели, задачи и показатели должны соответствовать этим параметрам в ГПБП и в региональном плане обеспечения безопасности полетов, однако это не должно препятствовать установлению конкретных национальных целей, задач и показателей сверх целей, задач и показателей, содержащихся в ГПБП. Следует установить четкую связь между целями и задачами и SEI, которые государство будет реализовывать для повышения безопасности полетов. Если некоторые цели и задачи связаны со всеобъемлющими SEI на региональном или международном уровнях, такая взаимосвязь должна быть указана в плане, включая преимущества, связанные с гармонизацией национальной стратегии с региональными и международными стратегиями.

2.3.5.2 Даты, относящиеся к задачам ГПБП, следует рассматривать как окончательные сроки выполнения заинтересованными сторонами целей ГПБП. Исходя из уровня реализации определенных мероприятий в государстве (например, уровень внедрения ГосПБП), в национальном плане обеспечения безопасности полетов могут быть установлены даты, которые предшествуют срокам выполнения задач ГПБП. Задачи ГПБП не должны препятствовать государству завершать реализацию SEI до выполнения глобальных задач.

2.3.5.3 В данном разделе плана следует также указать, как план разрабатывается и утверждается, включая сотрудничество с различными организациями в государстве, отраслью и другими заинтересованными сторонами. В плане следует разъяснить, что для выявления проблем и реализации SEI, направленных на снижение рисков, необходим основанный на сотрудничестве подход.

2.3.6 Национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов

План должен включать описание национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов, выявленных в рамках проведенного государством анализа, регионального анализа (например, проведенного самим государством, RASG, RSOO, PIRG и/или RAIO) или основанных на эксплуатационных рисках для безопасности полетов, изложенных в ГПБП (см. раздел 3.3 главы 3 части I). Национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов увязаны с рядом HRC, которые необходимо принимать во внимание для снижения риска происшествий со смертельным исходом. Национальные HRC должны соответствовать таким событиям в ГПБП, однако это не должно препятствовать определению дополнительных HRC сверх тех, которые указаны в ГПБП. Дополнительные HRC следует устанавливать посредством основанного на фактических данных подхода (например, на основании данных об инцидентах). Важное значение имеет сотрудничество с отраслью для выявления эксплуатационных рисков для безопасности полетов. В этом разделе плана государство должно вкратце объяснить, какие HRC были отобраны и почему им был придан приоритет. Например, конкретная категория происшествий может считаться главной проблемой и

рассматриваться в национальном плане обеспечения безопасности полетов как эксплуатационный риск для безопасности полетов из-за числа погибших в результате такого потенциального происшествия. В этом разделе государство должно изложить ряд SEI, взятых из дорожной карты, которые оно планирует реализовать или которые находятся в процессе реализации для решения всех связанных с выявленными HRC проблем (см. главу 3 части II). Национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов должны включать различные секторы авиации.

2.3.7 Прочие проблемы в области безопасности полетов

Помимо национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов национальный план обеспечения безопасности полетов должен включать другие выявленные государством проблемы в области безопасности полетов, которые необходимо решить для повышения безопасности полетов. Этот раздел должен включать описания проблем в области безопасности полетов, которые были выявлены в рамках проведенного государством анализа на основании регионального анализа или ГПБП. Проблемы в области безопасности полетов следует выявлять посредством основанного на фактических данных подхода (например, на основе данных УППКБП). Эти вопросы, как правило, носят организационный характер и относятся к проблемам, связанным с выполнением государством функций контроля за обеспечением безопасности полетов, реализацией ГосПБП и уровнем внедрения СУБП отраслью. В этом разделе плана государство должно кратко разъяснить, какие организационные проблемы были отобраны для данного государства и почему им был придан приоритет. Например, недостатки в конкретном КЭ эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов может считаться главной проблемой и рассматриваться в национальном плане в качестве проблемы в области безопасности полетов, ввиду ее воздействия на способность государства выполнять свои обязательства по контролю за обеспечением безопасности полетов. В этом разделе государство должно изложить ряд SEI, взятых из дорожной карты, которые оно планирует реализовать или которые находятся в процессе реализации для решения всех выявленных проблем в области безопасности полетов (см. главу 3 части II). Например, у государства в его ГосПБП может отсутствовать система сбора и обработки данных о безопасности полетов; в плане может быть указана эта проблема и приведено краткое описание предполагаемого курса действий для устранения этого недостатка. План также можно использовать для получения ресурсов в целях оказания помощи государству в завершении реализации перечисленных SEI.

2.3.8 Осуществление мониторинга

2.3.8.1 Национальный план обеспечения безопасности полетов должен содержать краткую информацию о том, каким образом государство будет осуществлять мониторинг реализации перечисленных в плане SEI и каким образом оно будет оценивать эффективность обеспечения безопасности полетов для достижения предполагаемых результатов. В плане следует объяснить, как будет проводиться оценка и мониторинг каждой задачи для определения эффективности деятельности. Используемые показатели для оценки эффективности обеспечения безопасности полетов должны соответствовать показателям в ГПБП и региональному плану обеспечения безопасности полетов. Помимо национального плана обеспечения безопасности полетов, государство должно предусмотреть табло показателей эффективности обеспечения безопасности полетов для предоставления всем заинтересованным сторонам обновленной информации о прогрессе в достижении национальных целей и задач, а также о состоянии реализации SEI.

2.3.8.2 Если национальные цели и задачи не выполняются, следует указать лежащую в основе этого причину. Следует разработать соответствующие действия и включить их в очередное издание плана с обновленными SEI. Если государство выявляет критически важные проблемы, для снижения этих рисков по возможности в ближайшее время следует принять определенные меры, которые, возможно, приведут к досрочному пересмотру плана.

2.3.8.3 Для предоставления информации на региональном уровне государствам рекомендуется применять стандартизированный подход (например, для предоставления информации в RASG, см. задачу 4.2 ГПБП в главе 4 части I). Это позволяет региону получать и обрабатывать информацию с помощью общей методики.

2.4 ВЗАИМОСВЯЗЬ МЕЖДУ НАЦИОНАЛЬНЫМ ПЛАНОМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И ГОСПБП

2.4.1 ГосПБП включает ряд процессов и мероприятий, которые в совокупности предоставляют государству средства для управления безопасностью полетов и осуществления целенаправленного контроля за обеспечением безопасности полетов. Эффективная ГосПБП помогает государствам проактивно выявлять опасные факторы и снижать риски для безопасности полетов на национальном уровне. Это та основа, на которой государства строят свой проактивный подход к безопасности полетов на национальном уровне.

2.4.2 Реализация эффективной ГосПБП представляет собой постепенный процесс. Государство планирует, организует, разрабатывает, внедряет, обновляет, контролирует и постоянно совершенствует ГосПБП с учетом своих целей в области безопасности полетов. Сложность авиатранспортной системы и уровень возможностей государства по контролю за обеспечением безопасности полетов определяют сроки, необходимые для реализации полностью развитой ГосПБП. Уровень эффективной реализации ГосПБП в государстве влияет на ее взаимосвязь с национальным планом обеспечения безопасности полетов.

2.4.2.1 **Государства, которые не реализовали ГосПБП в полном объеме.** Государство, которое не реализовало ГосПБП в полном объеме, может не иметь возможностей в части сбора, анализа данных и управления рисками для безопасности полетов в целях выявления национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов. В этом случае национальный план обеспечения безопасности полетов должен быть главным образом ориентирован на ГПБП и региональный план обеспечения безопасности полетов. Эти два документа помогают государству выявлять эксплуатационные риски для безопасности полетов и управлять ими. Ответственность государства за управление безопасностью полетов включает как контроль за обеспечением безопасности полетов, так и управление безопасностью полетов, которые в совокупности осуществляются с помощью ГосПБП. Если государство не реализовало ГосПБП в полном объеме, национальный план обеспечения безопасности полетов должен включать мероприятия, направленные на решения организационных проблем и повышение организационных возможностей (см. главу 3 части I). Эти мероприятия включают осуществление этапов, необходимых для реализации ГосПБП в полном объеме.

2.4.2.2 **Государства, которые реализовали ГосПБП в полном объеме.** Государство с эффективной ГосПБП имеет возможность выявлять и снижать национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов. ГосПБП помогает в разработке государственного национального плана обеспечения безопасности полетов; она может включать определенные аспекты из ГПБП и регионального плана обеспечения безопасности полетов. ГосПБП позволяет государству управлять своими мероприятиями по повышению безопасности полетов последовательным и проактивным образом, оценивая свою эффективность обеспечения безопасности полетов, осуществляя мониторинг реализации SEI плана и устраняя любые выявленные недостатки. Национальный план обеспечения безопасности полетов – это один из ключевых документов, разрабатываемых как часть документации ГосПБП. Это является средством, с помощью которого государство определяет и направляет реализацию SEI, установленных в рамках ГосПБП или взятых из ГПБП. Он также позволяет государству определить мероприятия для совершенствования ГосПБП или для достижения его целей в области безопасности полетов. Оперативная информация о безопасности полетов, получаемая с помощью ГосПБП, может также способствовать выполнению других национальных планов, например, аэронавигационного плана.

Примечание. Doc 9859 содержит дополнительный инструктивный материал, касающийся взаимосвязи между национальным планом обеспечения безопасности полетов и ГосПБП.

2.5 ВЗАИМОСВЯЗЬ МЕЖДУ НАЦИОНАЛЬНЫМ ПЛАНом ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И ДРУГИМИ СООТВЕТСТВУЮЩИМИ НАЦИОНАЛЬНЫМИ ПЛАНАМИ

2.5.1 Главное предназначение национального плана обеспечения безопасности полетов заключается в определении стратегического направления в деле управления конкретной областью авиации: безопасностью полетов. Национальный план обеспечения безопасности полетов, а также другие авиационные планы в таких областях, как авиационная безопасность и аэронавигация, должны быть все взаимосвязаны в более широком национальном авиационном плане для обеспечения интегрированного стратегического подхода на государственном уровне. Этот более широкий национальный авиационный план может рассматриваться как "генеральный план" в области гражданской авиации, включающий все аспекты воздушного транспорта на государственном уровне, в том числе безопасность полетов, аэронавигационный потенциал и эффективность, авиационную безопасность и упрощение формальностей, экономическое развитие и охрану окружающей среды с целью предоставить четкую и всеобъемлющую стратегию планирования и реализацию для будущего развития всего сектора гражданской авиации с точки зрения политики, законодательства, целей, средств и служб, оборудования, организации и наращивания потенциала (например, обзор стратегии в области землепользования для будущего развития аэропортов). Поэтому национальный план обеспечения безопасности полетов содержит подробную информацию, конкретно касающуюся вопросов безопасности полетов, на которые делаются ссылки в более широком генеральном плане гражданской авиации (например, все связанные с безопасностью полетов инициативы, которые должны быть реализованы в рамках будущего развития аэропортов) (см. рис. II-2-1). В генеральном плане гражданской авиации следует также подчеркнуть важность воздушного транспорта для экономического развития государства. Более того, поскольку инвестиции в воздушный транспорт способствуют благосостоянию государства, генеральный план гражданской авиации должен включать экономические аспекты. Как таковой, генеральный план гражданской авиации должен быть в соответствующих случаях увязан с всеобъемлющим государственным планом национального развития. Это обеспечивает интеграцию национального плана обеспечения безопасности полетов вместе с другими авиационными областями и выдвигает на передний план авиационные инициативы на более широком государственном уровне.

2.5.2 План национального развития (также называемый национальной стратегией, национальными рамками для развития или государственным планом развития) – это документ, который способствует взаимодействию между государством и финансовыми учреждениями развития, который может оказать помощь в финансировании крупномасштабных проектов (например, строительство нового международного аэропорта). Национальный план развития охватывает все сектора деятельности в государстве (здравоохранение, правосудие, транспорт и т. д.). Национальный план развития содействует мобилизации государственных и частных ресурсов и установлению партнерских отношений для реализации генерального плана гражданской авиации и конкретных проектов, направленных на модернизацию или усиление сектора гражданской авиации. Он является инструментом для получения донорской поддержки реализации генерального плана гражданской авиации, его проектов и конкретных мероприятий по повышению безопасности полетов, содержащихся в национальном плане обеспечения безопасности полетов. Четко определенная взаимосвязь между этими тремя планами позволяет приоритизировать и оптимально выделять ресурсы для всех запланированных проектов в государстве во всех секторах хозяйственной деятельности.



Рис. II-2-1 Взаимосвязь между национальным планом обеспечения безопасности полетов и другими соответствующими национальными планами

Глава 3

ГЛОБАЛЬНАЯ ДОРОЖНАЯ КАРТА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

3.1 ЦЕЛЬ ДОРОЖНОЙ КАРТЫ

Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов представляет собой план действий, разработанный для оказания помощи авиационному сообществу в достижении целей ГПБП. Она содержит структурированную общую систему ориентиров, позволяющую всем соответствующим заинтересованным сторонам с помощью указанных в ней ряда SEI, связанных с целями и задачами ГПБП, разработать и внедрить национальный и региональные планы обеспечения безопасности полетов. Использование глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов в качестве основы для национального и регионального планирования мер обеспечения безопасности полетов способствует более тесной координации, тем самым устраняя непоследовательность и дублирование усилий.

3.2 СТРУКТУРА ДОРОЖНОЙ КАРТЫ

3.2.1 В глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов изложены конкретные SEI, связанные с целями и задачами ГПБП. В основе каждой SEI лежат определенные действия. Дорожная карта включает конкретные инициативы, предназначенные для трех различных групп заинтересованных сторон: отдельные государства; регионы (что означает группу государств в регионе, а также RASG, региональные организации, RSOO, RAIO и другие региональные органы) и отрасль. Успешное внедрение дорожной карты зависит от тесного взаимодействия и сотрудничества всех заинтересованных сторон.

3.2.2 Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов состоит из двух частей:

- а) *организационные проблемы* – это часть дорожной карты (называемая дорожная карта ORG) содержит SEI для достижения целей ГПБП, относящихся к возможностям государства по контролю за обеспечением безопасности полетов и реализации ГосПБП, а также к внедрению отраслью СУБП, и состоит в соответствии с целями ГПБП из двух вполне определенных компонентов, предназначенных для выполнения обязательств, связанных с управлением безопасностью полетов:
 - 1) государственные системы контроля за обеспечением безопасности полетов;
 - 2) ГосПБП, включая СУБП поставщиков обслуживания.
- б) *эксплуатационные риски для безопасности полетов* – это часть дорожной карты (называемая дорожная карта OPS) содержит SEI для достижения целей ГПБП, относящихся к постоянному снижению эксплуатационных рисков для безопасности полетов и региональным и отраслевым мероприятиям по управлению рисками для безопасности полетов в целях решения связанных с HRC проблем.

3.2.3 Все SEI дорожной карты представлены в формате стандартизированного "шаблона дорожной карты", который охватывает следующие элементы:

- a) *SEI*. Описание конкретной инициативы по повышению безопасности полетов;
- b) *Заинтересованная сторона*. Субъект, которому адресована SEI (государства, регионы или отрасль);
- c) *Действия*. Описание задач, требуемых для реализации SEI;
- e) *Справочный материал*. Документы и инструменты, которые могут помочь заинтересованным сторонам реализовать SEI и предпринять соответствующие действия.

3.2.4 Цель ГПБП, касающаяся потребности в надлежащей инфраструктуре для обеспечения безопасности полетов, должна быть реализована посредством координации между PIRG и RASG. Для достижения данной цели используются критерии, установленные с помощью BBB, как указано в ГАНП. Дополнительная информация о ГАНП размещена на веб-сайте ИКАО: www.icao.int/airnavigation/Pages/GANP-Resources.aspx.

3.3 ДОРОЖНАЯ КАРТА РЕШЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ ПРОБЛЕМ (ORG)

3.3.1 Дорожная карта ORG состоит из двух компонентов, облегчающих ее использование, и подразделена на три горизонтальные графы, каждая из которых содержит SEI, предназначенные для государств, регионов и отрасли, как показано на рис. II-3-1. SEI расположены в определенной последовательности и, возможно, их потребуется реализовывать в конкретном порядке. По мере завершения заинтересованными сторонами реализации каждой SEI, обозначенной на схеме цифрой в квадрате, они продвигаются по дорожной карте, тем самым достигая различные цели ГПБП. Каждая SEI имеет номер, соответствующий подробному описанию данной инициативы, приведенному в шаблоне дорожной карты.

3.3.2 Компонент дорожной карты, относящийся к государственной системе контроля за обеспечением безопасности полетов, подразделен на две стадии реализации: стадия 1 предусматривает разработку структуры эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов согласно КЭ-1 – КЭ-5, а стадия 2 предусматривает разработку эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов согласно КЭ-6 – КЭ-8. В каждом шаблоне дорожной карты КЭ в скобках означают КЭ, по которым предпринимается конкретное действие.

3.3.3 Государства должны иметь действующие базовые элементы стадий 1 и 2 для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов, прежде чем переходить ко второму компоненту управления безопасностью полетов, который предусматривает внедрение ГосПБП и СУБП. Однако осуществление некоторых этапов внедрения ГосПБП возможно уже было начато в компоненте 1 в рамках создания эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (т.е. основы ГосПБП). Несмотря на разбивку дорожной карты на компоненты, не следует рассматривать SEI как изолированные мероприятия. Во многих случаях они взаимосвязаны и служат достижению одновременно нескольких целей. Таким образом SEI в дорожной карте ORG не увязаны с одной конкретной целью или задачей ГПБП. SEI, относящиеся к организационным проблемам государства или региона, следует включать в национальный или региональный план обеспечения безопасности полетов (см. раздел 3.5).

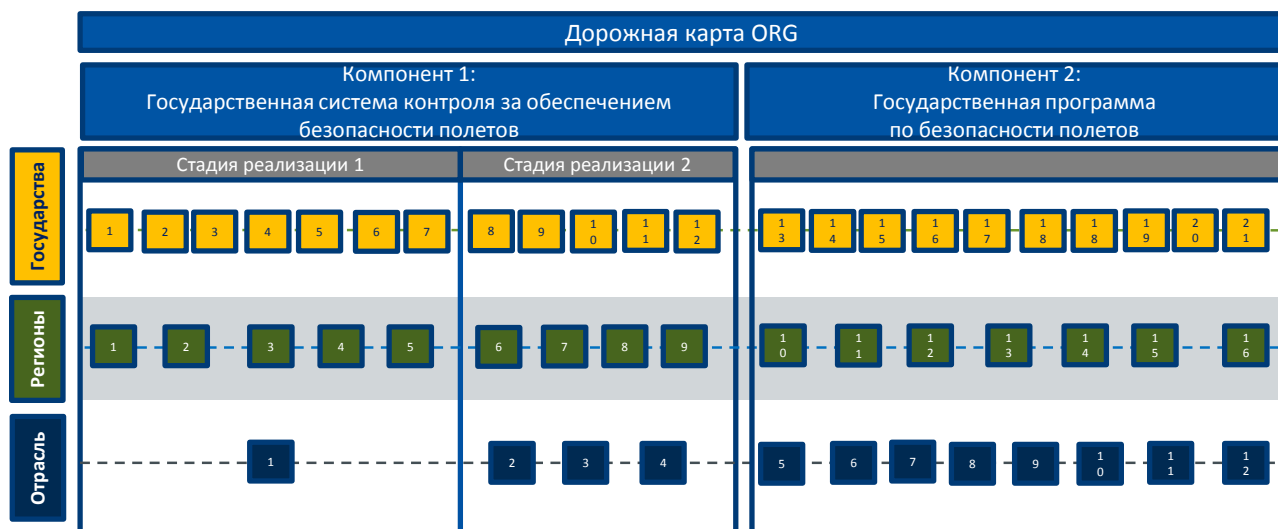


Рис. II-3-1 Схема дорожной карты ORG

3.4 ДОРОЖНАЯ КАРТА СНИЖЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РИСКОВ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (OPS)

3.4.1 Дорожная карта OPS касается эксплуатационных рисков для безопасности полетов и основывается на HRC, указанных в главе 3 части I. Она содержит конкретные SEI для каждой из пяти HRC: столкновение исправного воздушного судна с землей; потеря управления в полете; столкновение в воздухе; выезд за пределы ВПП и несанкционированный выезд на ВПП. Государствам, регионам и отрасли следует использовать эту часть дорожной карты для разработки плана по снижению рисков, связанных с этими категориями событий. В отличие от дорожной карты ORG, дорожная карта OPS не подразделена на компоненты или этапы. SEI могут быть реализованы одновременно.

3.4.2 Изложенные в дорожной карте SEI считаются инициативами, способствующими повышению безопасности полетов во всем мире, и могут применяться в отношении всех государств и регионов. Их следует реализовывать для снижения рисков, связанных с HRC, которые вызывают беспокойство во всем мире. Дорожная карта OPS определяет SEI для каждой HRC. Это не исчерпывающий перечень. Заинтересованные стороны должны проанализировать последние усовершенствования в области обеспечения безопасности полетов в координации с региональными организациями и RASG, с тем чтобы установить, требуется ли принять дополнительные меры для устранения опасных факторов или решения возникающих проблем. Заинтересованные стороны должны провести анализ данных и отсчетов для валидации эффективности реализованных SEI. Для создания возможностей сбора данных и проведения анализов следует внедрить ГосПБП и СУБП (см. SEI в дорожной карте ORG). Затем заинтересованные стороны могут установить способствующие факторы из анализа данных. В дорожной карте приводятся конкретные примеры потенциальных способствующих факторов. Их перечень не является исчерпывающим, и их возможно нельзя отнести ко всем заинтересованным сторонам или эксплуатационным условиям. Исходя из указанного анализа, заинтересованным сторонам, возможно, потребуется разработать и реализовать новые SEI для снижения дополнительных рисков. Заинтересованным сторонам следует оценить эффективность SEI, и им, возможно, потребуется уточнить их в связи с изменениями, которые могут привести новые опасные факторы. SEI, относящиеся к эксплуатационным рискам для безопасности полетов в государстве или регионе, следует включать в национальный или региональные планы обеспечения безопасности полетов (см. раздел 3.5).

3.4.3 Дорожная карта ORG не заменяет меры по управлению рисками для безопасности полетов, которые государствам необходимо принимать в рамках своей ГосПБП, а поставщикам обслуживания с помощью своей СУБП. Основанный на управлении безопасностью полетов подход к определению HRC может привести к успешной реализации стратегии снижения рисков. После внедрения ГосПБП и СУБП в соответствии с Приложением 19 заинтересованные стороны могут доработать свои SEI по отношению к HRC, соответствующим их эксплуатационной среде. Дорожную карту OPS дополняет компонент дорожной карты ORG, относящийся к ГосПБП и СУБП, что позволяет осуществлять процессы управления рисками для безопасности полетов и обеспечения безопасности полетов.

3.5 КАК ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ДОРОЖНОЙ КАРТОЙ ДЛЯ РАЗРАБОТКИ НАЦИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

3.5.1 Государства, регионы (помощь которым главным образом оказывают RASG) и отрасль должны использовать дорожную карту в индивидуальном порядке и совместно в качестве основы для разработки национальных и региональных планов обеспечения безопасности полетов, в которых предусматриваются конкретные SEI для повышения безопасности полетов. В настоящем разделе изложены меры, которые государства должны поэтапно применять для разработки своих национальных планов обеспечения безопасности полетов с использованием дорожной карты как способа определения SEI. На рис. II-3-2 показаны семь этапов процесса разработки национального плана обеспечения безопасности полетов. Такие же этапы, как и представленные в настоящем разделе, должны применяться регионами при разработке регионального плана обеспечения безопасности полетов.



Рис. II-3-2 Процесс разработки национального плана обеспечения безопасности полетов

3.5.2 Этап 1. Проведение самооценки

3.5.2.1 Одновременно с первоначальным рассмотрением дорожной карты государства должны провести самооценку, с тем чтобы понять характер текущей эксплуатационной среды. В ходе анализа необходимо оценить свои возможности, масштабы и уровень сложности системы и имеющиеся ресурсы. В ходе самооценки следует использовать несколько источников информации.

3.5.2.2 Государства должны оценить свой уровень EI в соответствующих КЭ системы контроля за обеспечением безопасности полетов и состояние внедрения ГосПБП, с тем чтобы получить представление о базовом уровне своих текущих возможностей по контролю за обеспечением безопасности полетов и об эксплуатационной среде. Для выполнения данной задачи государствам следует использовать набор электронных инструментов по безопасности полетов, имеющийся в iSTARS ИКАО, как указано в таблице II-3-1. Программные приложения Тестер ВП, информация о проверках состояния безопасности полетов и брифинги по безопасности полетов для государств, а также инструменты онлайн-платформы МНМ в рамках УППКБП могут быть особенно полезны для определения показателей EI и выявления существующих недостатков в области безопасности полетов. Государству следует также использовать iSTARS для определения своего индекса контроля за обеспечением безопасности полетов по трем функциональным категориям (см. п. 4.2.5.3 части I).

3.5.2.3 Государству, которое приступает к внедрению ГосПБП, следует провести анализ пробелов применительно к ГосПБП, с тем чтобы убедиться, что оно готово начать реализацию ГосПБП. Для осуществления этого процесса оно должно использовать программное приложение для анализа пробелов ГосПБП в iSTARS ИКАО и инструмент создания основы ГосПБП. Все эти инструменты помогают государству выявить конкретные недостатки, относящиеся к контролю за обеспечением безопасности полетов и внедрению ГосПБП. Если у государства уже имеется эффективная ГосПБП, оно может использовать для выявления опасных факторов действующий процесс управления рисками для безопасности полетов.

3.5.2.4 Государству также следует использовать информацию из последнего издания ГПБП и регионального плана обеспечения безопасности полетов для выявления организационных проблем и эксплуатационных рисков для безопасности полетов (включая HRC), которые могут быть характерны для региона или вызывать беспокойство на глобальном уровне. Государство может также обратиться к региональным организациям, таким как RASG, за помощью в выявлении недостатков в области безопасности полетов.

3.5.3 Этап 2. Выявление недостатков в области безопасности полетов

На основании результатов самооценки государству следует выявить ряд недостатков в области безопасности полетов, которые необходимо устранить. Выявленные недостатки помогают государству определить соответствующую отправную точку в дорожной карте ORG (т.е. компонент и стадию в случае первого компонента). В рамках выявления недостатков в области безопасности полетов следует также рассматривать HRC, исходя из содержания дорожной карты OPS и проведенного государством анализа данных о безопасности полетов.

3.5.4 Этап 3. Определение главных заинтересованных сторон и инструментов реализации

На основе результатов самооценки и выявленных недостатков в области безопасности полетов государство должно определить главные заинтересованные стороны, обладающие вспомогательным потенциалом, дополнительными ресурсами и имеющими другие сильные стороны или возможности (например, внешнее финансирование, поддержка RASG), которые могут оказать помощь в устранении указанных недостатков и способствовать повышению состояния безопасности полетов. В число заинтересованных сторон должны входить все заинтересованные стороны, которые могут внести вклад в успешное выполнение плана. Заинтересованные стороны будут привлекаться к разработке, реализации и обновлению SEI, указанных в дорожной карте.

Таблица II-3-1. Инструменты iSTARS для оказания помощи государствам в выявлении конкретных недостатков в области контроля за обеспечением безопасности полетов и реализации ГосПБП

ИНСТРУМЕНТЫ iSTARS ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ			
Государства могут использовать следующие инструменты для определения показателя EI, выявления существующих недостатков в области контроля за обеспечением безопасности полетов, а также определения индекса контроля за обеспечением безопасности полетов по трем функциональным категориям (см. п. 4.2.5.3 части I)	ВП УППКБП	Тестер ВП	
	Уровень внедрения и SSC	Информация о проверках состояния безопасности полетов	
	Перечень показателей государств в области безопасности полетов	Брифинги о состоянии безопасности полетов для государств	
	Основанная на оценке риска приоритизация в отношении производства полетов, аэронавигации и вспомогательных функций	Индекс контроля за обеспечением безопасности полетов	
Государства могут использовать следующие инструменты для реализации ГосПБП	Государственные программы по безопасности полетов	Анализ пробелов в ГосПБП	
	Состояние основополагающих ВП ГосПБП	Основа ГосПБП	

3.5.5 Этап 4. Проведение анализа пробелов с помощью дорожной карты для определения SEI

После завершения этапов 1–3 государство будет иметь достаточно информации для определения надлежащей отправной точки в рамках дорожной карты ORG. Затем ему следует провести анализ пробелов с помощью дорожной карты ORG и выбрать ряд SEI, которые необходимы для устранения выявленных недостатков в области безопасности полетов и содействия в достижении целей ГПБП. С помощью процесса рассмотрения выявленных недостатков в области безопасности полетов и/или результатов анализа пробелов в сравнении с выбранными SEI можно составить перечень потенциальных SEI, которые можно выбрать в качестве соответствующих корректирующих действий. Кроме того, государству следует рассмотреть SEI, содержащиеся в дорожной карте OPS, и определить, какие инициативы не были реализованы для снижения рисков для безопасности полетов применительно к HRC.

3.5.6 Этап 5. Подготовка перечня приоритизированных SEI, планируемых к реализации

3.5.6.1 Государствам следует рассмотреть перечень потенциальных SEI и оценить свои возможности по их реализации. В ходе рассмотрения потенциальных SEI следует определить наличие ресурсов (людских, финансовых, технических, для подготовки персонала, обязательства заинтересованных сторон и т. д.), необходимых для завершения каждой SEI. В дополнение к определению необходимых ресурсов следует также рассмотреть вопрос о способности вносить изменения. Такая оценка должна включать наличие политической воли для внесения изменений, а также технических средств и ресурсов, требуемых для реализации указанных изменений.

3.5.6.2 Государства должны приоритизировать SEI, которые в наибольшей степени влияют на безопасность полетов. Согласно одному из методов можно сосредоточить внимание на мерах, которые потенциально могут повысить безопасность полетов и в то же время для их принятия потребуются минимальные ресурсы. Для этого анализа целесообразно использовать количественный подход. В тех случаях, когда применить количественный подход практически невозможно, государство может воспользоваться знаниями экспертов из группы по проведению оценки. Исходя из этой оценки государству следует разработать перечень приоритизированных SEI, планируемых к реализации в установленный срок.

3.5.6.3 Вывод о том, что реализация SEI практически невозможна, должен быть сделан только в качестве последнего средства. Если такой вывод сделан, авиационную деятельность следует скорректировать, чтобы устранить или уменьшить последствия опасного фактора или выявленного недостатка в области безопасности полетов.

3.5.7 Этап 6. Подготовка национального плана обеспечения безопасности полетов

Отобранные в ходе этапа 5 SEI служат основой национального плана обеспечения безопасности полетов. После подготовки перечня приоритизированных SEI государство должно разработать национальный план обеспечения безопасности полетов, который станет генеральным документом для реализации указанных SEI на национальном уровне. Национальный план обеспечения безопасности полетов должен предусматривать контролируемый набор мер, которые представляют собой этапы, необходимые для достижения установленных целей. После завершения разработки плана следует определить ответственную сторону или организацию, которая будет руководить реализацией каждой SEI. С помощью действующих региональных инициатив и организаций (например, RASG) можно обеспечить стратегию и поддержку реализации. Государству также рекомендуется сотрудничать с другими заинтересованными сторонами на национальном и региональном уровнях для согласования существующих планов. Государство должно стремиться реализовать соответствующие SEI в сроки, увязанные с задачами ГПБП. В случае если предлагаемые в ГПБП сроки не могут быть соблюдены, государству следует разработать реалистичные сроки, при необходимости, в координации с ИКАО и другими заинтересованными сторонами.

3.5.8 Этап 7. Мониторинг реализации

После завершения разработки национального плана обеспечения безопасности полетов реализацию SEI следует поручить организациям или лицам, ответственным за руководство реализацией. Следует осуществлять постоянный мониторинг связанных с реализацией действий, чтобы удостовериться в принятии соответствующих мер, устранении любых препятствий на пути к реализации и в том, что в плане учтены все заново выявленные пробелы. По завершении реализации предусмотренных в плане SEI следует повторить перечисленные в настоящем разделе этапы, с тем чтобы определить другие SEI, которые, возможно, потребуются реализовать государству.

Добавление А

ДОРОЖНАЯ КАРТА РЕШЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ ПРОБЛЕМ (ORG)

1. ГОСУДАРСТВА

1.1 Компонент 1. Государственная система контроля за обеспечением безопасности полетов

1.1.1 Стадия реализации 1. Создание структуры для контроля за обеспечением безопасности полетов (КЭ-1–КЭ-5)

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-1. Последовательное внедрение SARPS ИКАО на национальном уровне
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	• 1А. Проводить работу на национальном уровне по решению в приоритетном порядке вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов • 1В. Принимать меры по всем приоритетным вопросам протокола (ВП) в рамках МНМ УППКБП • 1С. Ввести в действие основное авиационное законодательство и нормативные правила, с тем чтобы наделить компетентный орган полномочиями осуществлять нормативный надзор, что включает разделение функций надзора и функций предоставления обслуживания (КЭ-1 и КЭ-2) • 1D. Повысить в национальном масштабе уровень соблюдения SARPS ИКАО и показатель EI по КЭ на национальном уровне (КЭ-1–КЭ-5) • 1Е. Установить порядок выявления различий с SARPS ИКАО (КЭ-2)
<i>Справочный материал</i>	1А и 1D — Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i>, часть А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой" — Дос 9735. <i>Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i> — Информация о проверках состояния безопасности полетов ISTARS (доступ по паролю) 1С и 1D — Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i>, часть А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой"

	— Авиационные правила Канады — Австралийские правила по безопасности полетов гражданской авиации — Европейские правила по безопасности полетов — Правила Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки — Справочные документы ИКАО — IMPLEMENT — Брифинги для государств по безопасности полетов в iSTARS (доступ по паролю) — Латиноамериканские правила гражданской авиации (https://www.srvsop.aero/quienes-somos/reglamento) — Типовые правила гражданской авиации — Правила ведомства гражданской авиации Новой Зеландии (https://www.aviation.govt.nz/rules/) — МНМ УППКБП ИКАО и Онлайновая платформа МНМ УППКБП (доступ по паролю)
<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-2. Создание всеобъемлющей структуры нормативного надзора
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	• 2А. Создать и обеспечивать функционирование независимого полномочного органа по нормативному надзору, что включает разделение надзорных функций и функций предоставления обслуживания, если таковые включены в структуру указанного полномочного органа (КЭ-3) • 2В. Создать эффективную систему для разработки технического инструктивного материала и средств и предоставлять важную с точки зрения безопасности полетов информацию, необходимую техническому персоналу для эффективного выполнения своих функций по контролю за обеспечением безопасности полетов (КЭ-5) • 2С. Создать эффективную систему привлечения, набора, подготовки и удержания квалифицированного персонала в достаточном количестве для осуществления нормативного надзора (см. SEI-5) (КЭ-3 и КЭ-4)
<i>Справочный материал</i>	2А — Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой"</i> 2В и 2С — Система ФАУ по подготовке инспекторов. Курс по летным стандартам (международным) — Одобренная ИКАО Государственная программа подготовки инспекторов по безопасности полетов — Каталог курсов ИКАО в рамках глобальной системы авиационной подготовки — Программа TRAINAIR PLUS (https://www.icao.int/training/Pages/TPP-Programme-Description.aspx) — iSTARS — Программы перронных проверок (SAFA/SACA)

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-3. Создание независимого полномочного органа по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с Приложением 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов"
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	3А. Создать независимый полномочный орган по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с требованиями Приложения 13 (КЭ-1 и КЭ-3) 3В. Создать эффективную систему разработки технического инструктивного материала и средств и предоставлять важную с точки зрения безопасности полетов информацию, необходимую техническому персоналу для эффективного проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов (КЭ-5) 3С. Создать эффективную систему привлечения, набора, подготовки и удержания квалифицированного персонала в достаточном количестве для проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов (см. SEI-5) (КЭ-3 и КЭ-4)
Справочный материал	3А — Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" — Дос 9734. Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой" 3В — Дос 9734. Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов — Дос 9756. Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов — Дос 9946. Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов — Дос 9962. Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры — Дос 9973. Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям — Дос 9998. Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям — Дос 10053. Руководство по защите информации о безопасности полетов, часть I "Защита записей о расследовании авиационных происшествий и инцидентов" — Дос 10062. Руководство по расследованию связанных с безопасностью в салоне аспектов авиационных происшествий и инцидентов — Сир 315. Опасности на местах авиационных происшествий 3С — Сир 298. Руководящие принципы подготовки расследователей авиационных происшествий
Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-4. Стратегическое распределение ресурсов для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов
Заинтересованная сторона	Государства

<i>Действия</i>	• 4А. Подтвердить исполнительные и правовые полномочия на получение и расходование финансовых ресурсов из государственных и прочих внешних источников (КЭ-1) • 4В. Установить порядок планирования и распределения ресурсов с учетом организационной структуры компетентного органа, необходимой для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов (КЭ-2 и КЭ-3). Можно использовать SEI-1 и SEI-5 для определения требуемых ресурсов (КЭ-1 – КЭ-5) • 4С. Получить устойчивый и постоянный источник финансирования, обеспечиваемый обязательствами со стороны национального руководства, руководства организации и других заинтересованных сторон (КЭ-1 – КЭ-3). Для мелкомасштабных и краткосрочных усовершенствований: Использовать Фонд безопасности полетов ИКАО (SAFE), Управление технического сотрудничества или другие средства в целях получения технической и финансовой помощи в координации с RASG/RSOO/региональным бюро ИКАО Обращаться за помощью к государствам, обладающим более богатым опытом, и другим заинтересованным сторонам в координации с RASG/RSOO/региональным бюро ИКАО Обращаться за помощью к источникам финансирования (Всемирный банк, Африканский банк развития и т. п.) в координации с RASG/RSOO/региональным бюро ИКАО • 4D. Разработать порядок оценки изменяющихся потребностей в ресурсах и поддерживать необходимую координацию с источниками ресурсов в целях совершенствования контроля за обеспечением безопасности полетов, как предусматривается в рамках компонента I настоящей дорожной карты (КЭ-1 – КЭ-3)
<i>Справочный материал</i>	— Error! Hyperlink reference not valid. — Управление технического сотрудничества ИКАО — RASG — RSOO и COSCAP

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-5. Квалифицированный технический персонал для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	• 5А. Создать эффективную систему для определения и отслеживания квалификации и подготовки имеющегося технического персонала (КЭ-4) • 5В. Определять нехватку квалифицированного технического персонала и требования к подготовке, необходимой для осуществления полномочий по надзору (КЭ-4) • 5С. Установить систему компенсаций для привлечения и удержания квалифицированного технического персонала (КЭ-4) • 5D. Использовать возможности RSOO, RAIO или аналогичные средства для привлечения квалифицированного технического персонала, необходимого для выполнения тех функций, которые государство не может осуществлять самостоятельно (КЭ-4) • 5Е. Установить порядок планирования людских ресурсов в целях набора и удержания необходимого количества квалифицированного технического персонала (КЭ-4) • 5F. Ввести нормативные положения и учебные программы для подготовки технического персонала и проверять, насколько вид и периодичность успешно проходимой подготовки (начальной, переподготовки, специальной и на рабочем месте) в достаточной мере обеспечивают получение/поддержание необходимой квалификации и уровня компетенции сообразно функциям и обязанностям технического персонала (КЭ-4) • 5G. Разработать порядок оценки изменяющихся потребностей в квалифицированном техническом персонале и установить порядок обновления потребностей в наборе, удержании и подготовке персонала с учетом SEI-4B (КЭ-4)
Справочный материал	— Дос 8335. <i>Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора</i> — Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i> — Дос 10070. <i>Руководство по квалификационным требованиям к инспекторам по безопасности полетов гражданской авиации</i> — Одобренная ИКАО программа подготовки государственных инспекторов по безопасности полетов — Программа TRAINAIR PLUS (https://www.icao.int/training/Pages/TPP-Programme-Description.aspx)

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-6. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях согласованного повышения уровня безопасности полетов
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	6А. Исходя из выявленных недостатков в обеспечении безопасности полетов, создать механизм определения партнеров для взаимодействия и разработать план действий по устранению этих недостатков (КЭ-1 – КЭ-5) 6В. Воспользоваться региональным механизмом контроля за обеспечением безопасности полетов или помощью другого компетентного государства, или организации для оказания поддержки государству, которое не может достичь целей 2 и 3 ГПБП 6С. Оказывать через государства, регионы и отрасль помощь другим государствам в разработке основного авиационного законодательства (с учетом SEI-1В) (КЭ-1) 6D. Оказывать через государства, регионы и отрасль помощь другим государствам в разработке национальных нормативных положений (КЭ-2) 6Е. Установить с привлечением RASG и/или RSOO систему наставничества/ взаимодействия, включая оказание государственной/отраслевой помощи, а также обмен передовой практикой и внутренними мерами контроля исполнения (КЭ-1 – КЭ-5, с упором на КЭ-3) 6F. Взаимодействовать с RASG и/или RSOO, другими государствами, ИКАО, совместными отраслевыми программами и/или техническими учебными заведениями для привлечения, набора и подготовки достаточного количества квалифицированного технического персонала и разработки стратегии его удержания (КЭ-4) 6G. Установить и реализовать во взаимодействии с другими государствами, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами порядок разработки и введения в действие технического инструктивного материала, средств и предоставления важной для безопасности полетов информации при том понимании, что эти материалы необходимо адаптировать с учетом национальных правил и эксплуатационной среды каждого государства (КЭ-5) 6Н. В ходе работы по совершенствованию контроля за обеспечением безопасности полетов взаимодействовать с RASG и/или RSOO в решении задач, связанных с категориями повышенного риска (см. дорожную карту OPS)
Справочный материал	6А – 6G — Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i> — Управление технического сотрудничества ИКАО — Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания" — RASG — RSOO и COSCAP — Программное приложение для индекса контроля за обеспечением безопасности полетов (доступ по паролю) 6Н — Приложение 13 <i>"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"</i>, дополнение С <i>"Перечень примеров серьезных инцидентов"</i>

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-7. Служить для ИКАО основным источником информации о безопасности полетов, предоставляя и обновляя соответствующие документы и записи
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	• 7А. Обновлять пункты плана корректирующих действий в рамках УППКБП • 7В. Заполнять и представлять контрольный перечень самооценки, основанный на приоритетных ВП МНМ УППКБП • 7С. Заполнять и представлять вопросник об авиационной деятельности государства • 7D. Заполнять и представлять по электронной системе уведомления о различиях контрольные перечни соблюдения положений • 7Е. По мере необходимости своевременно обновлять документы и записи
Справочный материал	— Дос 9735. <i>Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, разделы 2.8, 2.14 и 2.15</i> — iSTARS — Компьютерное обучение по МНМ УППКБП — Онлайновая платформа МНП УППКБП (http://www.icao.int/safety/CMAForum/Pages/default.aspx) — Практикумы по МНМ УППКБП

1.1.2 Стадия реализации 2. Внедрение системы контроля за обеспечением безопасности полетов (КЭ-6 – КЭ-8)

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-8. Последовательное внедрение SARPS ИКАО на национальном уровне
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	• 8А. Проводить работу на национальном уровне для решения в приоритетном порядке вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов • 8В. Повысить в национальном масштабе уровень соблюдения SARPS ИКАО и показатель EI по КЭ на национальном уровне (все КЭ с упором на КЭ-6 – КЭ-8)
Справочный материал	— Дос 9735. <i>Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i> — Информация о проверках состояния безопасности полетов iSTARS (доступ по паролю)

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-9. Постоянное внедрение и соблюдение SARPS ИКАО на национальном уровне
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	• 9А. Внедрить процессы выдачи свидетельств, сертификации, выдачи разрешений и утверждения (КЭ-6) • 9В. Внедрить системы нормативного надзора и правоприменения (КЭ-7 и КЭ-8) • 9С. Создать систему решения вопросов, вызывающих обеспокоенность в области безопасности полетов, выявленных в ходе расследования авиационных происшествий и инцидентов, надзорных мероприятий, в отчетах о состоянии безопасности полетов и с помощью других средств (КЭ-8)
Справочный материал	9А — Дос 8335. <i>Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора</i> 9В — Дос 9756. <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i> 9С — Приложение 13 <i>"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"</i>, дополнение С <i>"Перечень примеров серьезных инцидентов"</i>

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-10. Стратегическое распределение ресурсов для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	• 10А. Использовать SEI-1 и SEI-5 для определения потребности в ресурсах (КЭ-6 – КЭ-8) • 10В. Привлекать к определению дополнительных потребностей региональные группы, такие как RASG
Справочный материал	— Фонд безопасности полетов ИКАО (SAFE) (www.icao.int/safe) — Управление технического сотрудничества ИКАО — RASG

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-11. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях согласованного повышения уровня безопасности полетов
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	• 11А. Исходя из выявленных недостатков в обеспечении безопасности полетов, создать механизм определения партнеров для взаимодействия и разработать план действий по устранению этих недостатков (КЭ-6 – КЭ-8) • 11В. Воспользоваться помощью RSOO или другого компетентного государства или организации для оказания поддержки государству, которое не в состоянии достичь целей 2 и 3 ГПБП • 11С. Оказывать через RASG и/или RSOO помощь другим государствам в осуществлении надзорной деятельности (КЭ-7) • 11D. Использовать разработанные во взаимодействии с другими государствами, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами технические инструктивные указания, электронные средства и важную для обеспечения безопасности полетов информацию, с тем чтобы технический персонал мог эффективно выполнять свои функции по контролю за обеспечением безопасности полетов (КЭ-6 – КЭ-8) • 11Е. В ходе работы по совершенствованию контроля за обеспечением безопасности полетов взаимодействовать с RASG и/или RSOO в решении задач, связанных с событиями повышенного риска (см. дорожную карту OPS)
Справочный материал	11А – 11D — RASG — RSOO и COSCAP — GASOS (https://www.icao.int/safety/gasos/Pages/default.aspx) — Программное приложение для индекса контроля за обеспечением безопасности полетов (доступ по паролю) 11Е — Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов", дополнение С "Перечень примеров серьезных инцидентов"

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-12. Служить для ИКАО постоянным источником основной информации о безопасности полетов, обновляя все соответствующие документы и записи по мере продвижения вперед
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	• 12А. Обновлять пункты плана корректирующих действий в рамках УППКБП • 12В. Обновлять и представлять контрольный перечень самооценки, основанный на приоритетных ВП МНМ УППКБП • 12С. Обновлять и представлять вопросник об авиационной деятельности государства (ВАДГ) • 12D. Обновлять и представлять по электронной системе уведомления о различиях (EFOD) контрольные перечни соблюдения положений (КПСП)
<i>Справочный материал</i>	— Дос 9735. <i>Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, разделы 2.8, 2.14 и 2.15</i> — iSTARS

1.2 Компонент 2. Государственная программа по безопасности полетов

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-13. Приступить к внедрению ГосПБП на национальном уровне
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	• 13А. Взять на государственном уровне обязательство повышать уровень безопасности полетов • 13В. Провести первоначальный анализ пробелов (контрольный перечень) применительно к ГосПБП, а затем детальную самооценку ГосПБП • 13С. Создать группу по внедрению ГосПБП • 13D. Разработать план внедрения ГосПБП • 13Е. Выпустить правила по СУБП для поставщиков обслуживания и проверить внедрение СУБП • 13F. Определить и совместно использовать передовую практику в области управления безопасностью полетов
Справочный материал	13А, В и D — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 3 — Дос 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i> — Онлайновая платформа МНМ УППКБП ИКАО (http://www.icao.int/safety/CMAForum/Pages/default.aspx) — Анализ пробелов ГосПБП в системе iSTARS (доступ по паролю) — Группа международного сотрудничества по управлению безопасностью полетов (SM ICG), 10 фактов о СУБП, которые вы должны знать 13А, С и Е — SM ICG. Роль руководителя группы в СУБП — SM ICG. Роль старшего руководителя в СУБП 13Е — SM ICG. Средство оценки СУБП — Стандарт высокого качества КАНСО в системах управления безопасностью полетов 13F — SM ICG. Как поддержать успешное внедрение ГосПБП и СУБП. Рекомендации для регулирующих органов

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-14. Стратегическое распределение ресурсов, необходимых для начала внедрения ГосПБП
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	• 14А. Установить порядок планирования и распределения ресурсов, необходимых для внедрения ГосПБП, и определить области, требующие выделения ресурсов • 14В. Добиться выделения ресурсов на внедрение ГосПБП национальным руководством и руководством соответствующих полномочных органов и заинтересованных сторон в государстве • 14С. Взаимодействовать с региональным бюро ИКАО в целях задействования имеющихся средств (например, возможностей Управления технического сотрудничества) для оказания необходимой помощи по внедрению ГосПБП • 14D. По мере необходимости взаимодействовать с RSOO, другими государствами и организациями в целях подготовки квалифицированного технического персонала, с тем чтобы они могли выполнять свои функции и обязанности по внедрению ГосПБП
Справочный материал	14А и В — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 3 — Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов 14С — Региональный координатор Управления технического сотрудничества ИКАО 14D — SM ICG. Инструктивный материал по квалификационным требованиям к инспектору по СУБП

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-15. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами, необходимое для начала внедрения ГосПБП
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	• 15А. Определить области, требующие взаимодействия/поддержки в рамках плана внедрения ГосПБП (см. SEI-14) • 15В. Определить необходимые для взаимодействия авиационные заинтересованные стороны, включая другие государства, внедряющие или уже внедрившие ГосПБП • 15С. Разработать план действий по восполнению недостающих или корректированию неадекватных элементов, выявленных в ходе анализа пробелов ГосПБП (см. SEI-13В) • 15D. Установить с привлечением RASG и/или RSOO систему наставничества/ взаимодействия, включая оказание помощи государствам/отрасли, а также обмен передовой практикой в поддержку внедрения ГосПБП • 15Е. Во взаимодействии с RSOO и/или другими государствами разработать курсы подготовки по ГосПБП для соответствующего персонала (например, начальная подготовка, переподготовка и повышение квалификации) (см. SEI-14D) • 15F. Во взаимодействии с другими государствами, RASG, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами установить и реализовать порядок обмена техническим инструктивным материалом и средствами и важной о безопасности полетов информации для ГосПБП (например, консультативными циркулярами, инструкциями для персонала, показателями эффективности обеспечения безопасности полетов)
Справочный материал	15А – 15С — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 3 — Дос 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i> — Онлайновая платформа МНМ УППКБП (http://www.icao.int/safety/CMAForum/Pages/default.aspx) — Анализ пробелов ГосПБП в системе iSTARS (доступ по паролю) — SM ICG. Средство оценки ГосПБП 15D – 15F — Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP) (www.icao.int/asiap) — Региональный координатор Управления технического сотрудничества ИКАО — Ресурсы по реализации мер в сфере обеспечения безопасности полетов в рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" 15F — Веб-сайт по внедрению управления безопасностью полетов

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-16. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами, необходимое для завершения внедрения ГосПБП
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	• 16А. Совместно с взаимодействующими сторонами (указанными в SEI-15) выполнять план действий по внедрению • 16В. Совместно с взаимодействующими сторонами обеспечить наличие, адекватность, функциональную пригодность и эффективность всех элементов ГосПБП • 16С. Во взаимодействии со всеми соответствующими заинтересованными сторонами создать систему постоянного совершенствования ГосПБП • 16D. Играть роль государства-лидера в продвижении передовой практики среди других государств
Справочный материал	16В — SM ICG. Средство оценки ГосПБП 16D — Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP) <u>www.icao.int/asiap</u> — Региональный координатор Управления технического сотрудничества ИКАО — Ресурсы по реализации мер в сфере обеспечения безопасности полетов в рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" — SM ICG. Как поддерживать успешное внедрение ГосПБП и СУБП. Рекомендации для регулирующих органов

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-17. Создание системы управления риском для безопасности полетов на национальном уровне (этап 1)
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	• 17A. Разработать правовые рамки в отношении защиты данных о безопасности полетов, информации о безопасности полетов и других соответствующих источников • 17B. Создать государственную систему обязательного сообщения о происшествиях • 17C. Разработать базу данных по безопасности полетов для отслеживания системных проблем безопасности полетов и выявления опасных факторов в соответствии с принципами, изложенными в документе Doc 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i> • 17D. Установить и соблюдать порядок выявления опасных факторов на основе собранных данных о безопасности полетов • 17E. Установить и использовать порядок оценки риска, связанного с выявленными опасными факторами • 17F. Создать государственную систему добровольного и конфиденциального сообщения информации для пополнения базы данных о безопасности полетов (см. SEI-17C)
Справочный материал	17A – 17F — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов" — Doc 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i> 17B – 17D — Группа по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST)/Группа ИКАО по общей классификации (CICTT) — Классификация в рамках системы ИКАО по представлению данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP) — SM ICG. Разработка общей классификации опасных факторов — SM ICG. Образцы классификации опасных факторов 17E — SM ICG. Принципы принятия решений на основе оценки риска

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-18. Создание системы управления риском для безопасности полетов на национальном уровне (этап 2)
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	• 18А. Разработать показатели эффективности обеспечения безопасности полетов в рамках установленного процесса управления риском для безопасности полетов • 18В. Разработать методику оценки эффективности обеспечения безопасности полетов на основе согласованных в рамках региона критериев в рамках установленного процесса управления риском для безопасности полетов (см. SEI-17Е) • 18С. Установить приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полетов, которого необходимо достичь в рамках ГосПБП • 18D. Обеспечить создание поставщиками обслуживания систем обязательного представления данных о безопасности полетов • 18Е. Поощрять создание добровольных систем представления данных о безопасности полетов в рамках СУБП поставщиков обслуживания • 18F. Способствовать повышению осведомленности в вопросах безопасности полетов и развитию двустороннего информационного обмена, совместному использованию относящейся к безопасности полетов информации в рамках авиационных организаций государства и поощрять обмен информацией о безопасности полетов в рамках отрасли в данном государстве • 18G. Представлять в RASG информацию по вопросам риска для безопасности полетов и показателей эффективности обеспечения безопасности полетов в рамках ГосПБП
Справочный материал	18А – 18F — Дос 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i> 18А – 18D — SM ICG. Системный подход к оценке эффективности обеспечения безопасности полетов. В контексте регулирующего органа — SM ICG. Инструктивные указания по оценке эффективности обеспечения безопасности полетов для поставщиков обслуживания 18Е и 18F — Региональные отчеты RASG о состоянии безопасности полетов

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-19. Получение ресурсов для активизации проактивного использования возможностей моделирования риска
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	• 19А. Определить ресурсы, необходимые для сбора и обработки оперативной информации о безопасности полетов, расширения возможностей по анализу данных, моделированию риска и совместного использования информации • 19В. Привлекать, набирать, готовить и удерживать квалифицированный технический персонал, специализирующийся в моделировании риска • 19С. Обеспечить подготовку национальных инспекторов по безопасности полетов гражданской авиации для осуществления контроля за деятельностью поставщиков обслуживания, которые внедрили СУБП, в области обеспечения безопасности полетов
<i>Справочный материал</i>	Отсутствует

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-20. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами для поддержки проактивного использования возможностей моделирования риска
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	• 20А. Определить необходимые области взаимодействия/поддержки для обеспечения понимания и внедрения заинтересованными сторонами принципов культуры безопасности полетов в целях полной реализации ими аспектов открытой и справедливой культуры и некарательной системы представления данных о безопасности полетов • 20В. Создать через RASG и/или RSOO (или другие региональные организации) систему наставничества, включая предоставление помощи государствам/отрасли и обмен передовой практикой в поддержку выработки культуры безопасности полетов и проактивного использования моделирования риска • 20С. Поддерживать своим участием создание партнерств с государственным/частным сектором, аналогичных концепции групп по безопасности полетов коммерческой авиации/авиации общего назначения, в целях выявления и реализации возможностей повышения уровня безопасности полетов в системе • 20D. Взаимодействовать с национальными и отраслевыми заинтересованными сторонами в создании механизма регулярного обмена информацией о безопасности полетов, результатами проводимых анализов, информацией о выявленных факторах риска для безопасности полетов/накопленным опытом и передовой практикой в рамках конфиденциальной и некарательной системы
Справочный материал	20А — Рекомендации КАНСО по справедливой культуре — Определение культуры безопасности полетов и процесса ее совершенствования (КАНСО) — Ресурсы и средства SKYbrary "Культура безопасности полетов" и "Справедливая культура" 20С — Группа по безопасности полетов коммерческой авиации — Совместный руководящий комитет авиации общего назначения — Международная группа по безопасности полетов вертолетов — RASG 20D — Система мониторинга информации о безопасности полетов (SIMS)

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-21. Совершенствование управления риском для безопасности полетов на национальном уровне
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	• 21А. Объединить и интегрировать для обмена информацией базы данных государств о безопасности полетов, включая систему обязательного представления данных, систему добровольного представления данных о событиях, отчеты о проверках состояния безопасности полетов и статистические данные по авиационной системе (данные о перевозках, метеорологическая информация, показатели EI и т. д.) • 21В. Создать возможности для моделирования риска для безопасности полетов в целях отслеживания проблем в сфере обеспечения безопасности полетов в системе и предотвращения авиационных происшествий/инцидентов • 21С. Поощрять обмен информации с отраслью
Справочный материал	21А и 21В — Добровольное представление информации об инцидентах в области ОрВД (ЕВРОКОНТРОЛЬ) (EVAIR) (https://www.eurocontrol.int/service/eurocontrol-voluntary-atm-incident-reporting) — Координационная группа европейских полномочных органов по мониторингу полетных данных (EAFDM) (https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/safetypromotion/european-authorities-coordination-group-flight-data-monitoring-eafdm) — Программа ФАУ по анализу информации о безопасности полетов и обмену ею (https://www.asias.faa.gov) — Программа ФАУ по конфиденциальному обмену информацией — Система обмена полетными данными (FDX) ИАТА — Глобальная программа ИАТА по обмену данными о безопасности полетов (STEADES) — IMPLEMENT

2. РЕГИОНЫ

2.1 Компонент 1. Государственная система контроля за обеспечением безопасности полетов

2.1.1 Стадия реализации 1. Создание структуры для контроля за обеспечением безопасности полетов (КЭ-1 – КЭ-5)

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-1. Последовательное внедрение SARPS ИКАО на региональном уровне
Заинтересованная сторона	Регионы
Действия	• 1А. Взаимодействовать с государствами на региональном уровне в целях оказания помощи государствам, имеющим низкие показатели EI и/или вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов: ○ оказывать помощь в устранении недостатков в реализации указанных в дорожной карте инициатив в области безопасности полетов в разных государствах для повышения экономической эффективности ○ принять передовую практику определения экономически эффективных видов поддержки для устойчивого совершенствования контроля за обеспечением безопасности полетов и корректировать приоритетные ресурсные потребности региона (с учетом SEI-3B) ○ координировать помощь государствам, которые приняли временные меры для решения потенциальных SSC • 1В. Повысить в регионе уровень соблюдения SARPS ИКАО и показатель EI с учетом КЭ (КЭ-1 – КЭ-5) • 1С. Разработать согласованные правила, технический инструктивный материал и средства для введения в действие государствами, а также разработать порядок предоставления важной с точки зрения безопасности полетов информации в регионе в соответствии с SARPS ИКАО (КЭ-2 и КЭ-5) • 1D. Определить потребности в подготовке персонала для согласования требований к квалификации технического персонала, необходимого для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов на региональном уровне (КЭ-4) • 1Е. Сотрудничать на региональном уровне в рамках RASG, RSOO и регионального бюро ИКАО в целях устойчивого повышения уровня безопасности полетов
Справочный материал	— Дос 9734. Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть В "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой" — Дос 9868. Правила аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала (PANS-TRG) — Дос 10002. Руководство по обучению членов кабинного экипажа с учетом аспектов обеспечения безопасности

	— Дос 10070. <i>Руководство по квалификационным требованиям к инспекторам по безопасности полетов гражданской авиации</i> — IMPLEMENT — Ресурсы по обеспечению безопасности полетов в рамках реализации инициативы "Ни одна страна не остается без внимания"
--	--

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-2. Создание в регионе системы независимого расследования авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с Приложением 13 <i>"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"</i>
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	• 2А. При необходимости создать RAIO (см. SEI-1B) (КЭ-3) • 2В. Определить через RASG государства-лидеры для оказания помощи в создании потенциала по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в государствах, которым требуется такая помощь (КЭ-3 – КЭ-4) • 2С. Предоставлять ресурсы для расследования авиационных происшествий и инцидентов (включая в том числе персонал и техническую поддержку) для выполнения тех функций, которые государство не может осуществлять собственными силами (см. SEI-1A) (КЭ-3 и КЭ-4)
<i>Справочный материал</i>	2А — Дос 9946. <i>Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i> 2С — Приложение 13 <i>"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"</i> — Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой" и часть В "Создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и управление этой организацией"</i> — Дос 9756. <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i> — Дос 9962. <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры</i> — Дос 9973. <i>Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям</i> — Дос 9998. <i>Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям</i> — Дос 10062. <i>Руководство по расследованию связанных с безопасностью в салоне аспектов авиационных происшествий и инцидентов</i>

	— Cir 298. <i>Руководящие принципы подготовки расследователей авиационных происшествий</i> — Cir 315. <i>Опасности на местах авиационных происшествий</i>
--	--

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-3. Региональные инициативы по повышению безопасности полетов, направленные на последовательную координацию региональных программ по созданию необходимого потенциала для осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	• 3А. Определить имеющиеся ресурсы для оказания государствам региона поддержки в реализации указанных в дорожной карте инициатив по повышению безопасности полетов (все КЭ с особым упором на КЭ-1 – КЭ-5) • 3В. Использовать дорожную карту и результаты проводимого RASG и/или RSOO специального анализа соответствующей важной для безопасности полетов информации в целях установления региональных приоритетов и ресурсов, которые могут использоваться для оказания помощи государствам. Учитывая нехватку людских и финансовых ресурсов, любые планируемые действия должны быть направлены на устранение тех рисков для безопасности полетов, которые могут быть нивелированы на устойчивой основе и с максимальной отдачей с точки зрения повышения уровня безопасности полетов (все КЭ с особым упором на КЭ-1 – КЭ-5) • 3С. Способствовать предоставлению финансовой и технической помощи различными региональными структурами, обладающими ресурсами (RASG, RSOO, региональное бюро ИКАО, государства-лидеры, банки развития, региональные экономические сообщества и другие региональные программы помощи), уделяя первоочередное внимание государствам, которым требуется помощь (с учетом SEI-4 для государств) (все КЭ с особым упором на КЭ-1 – КЭ-5) • 3D. Создать RSOO или аналогичную структуру для выполнения тех функций, которые государство не может осуществлять собственными силами • 3Е. Укрепить существующую RSOO (КЭ-1 – КЭ-5)
<i>Справочный материал</i>	— Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть В "Создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и управление этой организацией"</i> — Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP) (www.icao.int/asiap)

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-4. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами для согласованного повышения уровня безопасности полетов
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	• 4А. Исходя из выявленных недостатков в обеспечении безопасности полетов, создать механизм определения партнеров для взаимодействия, разработать и выполнить план действий по устранению этих недостатков (КЭ-1 – КЭ-5) • 4В. Оказывать через государства, регионы и отрасль помощь другим государствам в разработке основного авиационного законодательства (с учетом SEI-1В для государств) (КЭ-1) • 4С. Оказывать через государства, регионы и отрасль помощь другим государствам в разработке национальных нормативных положений (КЭ-2) • 4D. Установить с привлечением RASG и/или RSOO систему наставничества/ взаимодействия, включая оказание государственной/отраслевой помощи, а также обмен передовой практикой и внутренними мерами контроля исполнения (КЭ-3) • 4Е. Взаимодействовать с RASG и/или RSOO, другими государствами, ИКАО, совместными отраслевыми программами и/или техническими учебными заведениями для набора и подготовки достаточного количества квалифицированного технического персонала и разработки стратегии его удержания (КЭ-4) • 4F. Установить и внедрить во взаимодействии с другими государствами, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами порядок разработки технического инструктивного материала, средств и предоставления важной для безопасности полетов информации при том понимании, что эти материалы необходимо адаптировать с учетом национальных правил и эксплуатационной среды каждого государства (КЭ-5) • 4G. В ходе работы по совершенствованию контроля за обеспечением безопасности полетов взаимодействовать с RASG и/или RSOO в решении задач, связанных с событиями повышенного риска (см. дорожную карту OPS)
<i>Справочный материал</i>	4А – 4F — Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i> — Управление технического сотрудничества ИКАО — IMPLEMENT — Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания" — RASG — RSOO и COSCAP 4G — Приложение 13 <i>"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"</i>, дополнение С <i>"Перечень примеров серьезных инцидентов"</i>

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-5. Предоставление в ИКАО региональной информации о безопасности полетов, предлагая государствам заполнять, представлять и обновлять все соответствующие документы и записи
Заинтересованная сторона	Регионы
Действия	• 5А. Оценить положение дел с представлением государствами региона в ИКАО информации согласно 5В – 5Е • 5В. Настоятельно просить государства региона подготовить и представить свой план корректирующих действий в рамках УППКБП • 5С. Настоятельно просить государства региона заполнить и представить свой контрольный перечень самооценки, основанный на вопросах протокола МНМ УППКБП • 5D. Настоятельно просить государства региона заполнить и представить свой ВАДГ • 5Е. Настоятельно просить государства региона заполнить и представить по системе EFOD свои КПСП • 5F. Использовать возможности RASG, региональных организаций и других региональных форумов для сбора информации о безопасности полетов и обмена ею, с тем чтобы оценить уровень внедрения SARPS ИКАО в регионе
Справочный материал	— Дос 9735. <i>Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i> — iSTARS — Компьютерное обучение по МНМ УППКБП — Онлайновая платформа МНМ УППКБП (http://www.icao.int/safety/CMAForum/Pages/default.aspx) — Практикумы по МНМ УППКБП

**2.1.2 Стадия реализации 2. Внедрение системы контроля
за обеспечением безопасности полетов (КЭ-6 – КЭ-8)**

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-6. Постоянное внедрение и соблюдение SARPS ИКАО на региональном уровне
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	• 6А. Взаимодействовать с государствами на региональном уровне в целях оказания помощи государствам, имеющим низкие показатели EI и/или вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов: ○ оказывать помощь в устранении недостатков в реализации указанных в дорожной карте инициатив по повышению безопасности полетов в разных государствах для повышения экономической эффективности ○ принять передовую практику определения экономически эффективных видов поддержки для устойчивого совершенствования контроля за обеспечением безопасности полетов и корректировать приоритетные ресурсные потребности региона (с учетом SEI-7B) • 6В. Повысить в регионе уровень соблюдения SARPS ИКАО и показателя EI с учетом КЭ (КЭ-6 – КЭ-8) • 6С. Взаимодействовать с компетентными полномочными органами государств и их надзорными службами по правоприменению в целях своевременного решения вызывающих обеспокоенность вопросов безопасности полетов, связанных с иностранными эксплуатантами (КЭ-6 – КЭ-8) • 6D. Взаимодействовать с заинтересованными сторонами в целях решения вызывающих обеспокоенность вопросов в области безопасности полетов, выявленных в ходе расследования авиационных происшествий и инцидентов и указанных в отчетах о состоянии безопасности полетов и в других источниках (КЭ-8) • 6Е. Продолжать работу по решению задач, связанных с событиями повышенного риска (см. дорожную карту OPS)
<i>Справочный материал</i>	6А – 6С — Дос 8335. <i>Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора</i> — Дос 9735. <i>Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i> 6D — Дос 9756. <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i> 6Е — Приложение 13 <i>"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"</i>, дополнение С <i>"Перечень примеров серьезных инцидентов"</i>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-7. Региональные инициативы по повышению безопасности полетов, направленные на последовательную координацию региональных программ по созданию необходимого потенциала для осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	• 7А. Определить имеющиеся ресурсы для оказания государствам региона поддержки в реализации указанных в дорожной карте инициатив по повышению безопасности полетов (все КЭ с особым упором на КЭ-6 – КЭ-8) • 7В. Использовать дорожную карту и результаты проводимого RASG и/или RSOO специального анализа соответствующей важной для безопасности полетов информации в целях установления региональных приоритетов и ресурсов, которые могут использоваться для оказания помощи государствам. Учитывая нехватку людских и финансовых ресурсов, любые планируемые действия должны быть направлены на устранение тех рисков для безопасности полетов, которые могут быть нивелированы на устойчивой основе и с максимальной отдачей с точки зрения повышения уровня безопасности полетов (все КЭ с особым упором на КЭ-6 – КЭ-8) • 7С. Способствовать предоставлению финансовой и технической помощи различными региональными структурами, обладающими ресурсами (RASG, RSOO, региональное бюро ИКАО, государства-лидеры, банки развития и другие региональные программы помощи), уделяя первоочередное внимание государствам, которым требуется помощь с учетом SEI-10 (все КЭ с особым упором на КЭ-6 – КЭ-8) • 7D. Укрепить существующую RSOO (КЭ-6 – КЭ-8)
<i>Справочный материал</i>	— Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP) (www.icao.int/asiap)

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-8. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами для согласованного повышения уровня безопасности полетов
Заинтересованная сторона	Регионы
Действия	8А. Исходя из выявленных недостатков в обеспечении безопасности полетов, создать механизм определения партнеров для взаимодействия и разработать план действий по устранению этих недостатков (КЭ-6 – КЭ 8) 8В. Через RASG и/или RSOO оказывать помощь государствам в осуществлении надзорной деятельности (КЭ-7) 8С. Использовать разработанные во взаимодействии с другими государствами, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами технический инструктивный материал, средства и важную для обеспечения безопасности полетов информацию для выполнения функций по контролю за обеспечением безопасности полетов (КЭ-6 – КЭ-8) 8D. Решать вопросы, вызывающие обеспокоенность в области безопасности полетов, выявленные в ходе расследования авиационных происшествий и инцидентов и указанные в отчетах о состоянии безопасности полетов и в других источниках (КЭ-8) 8Е. В ходе работы по совершенствованию контроля за обеспечением безопасности полетов взаимодействовать с RASG и/или RSOO в решении задач, связанных с событиями повышенного риска (см. дорожную карту OPS)
Справочный материал	8А – 8С — RASG — RSOO и COSCAP 8D — Дос 9756. <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i> 8Е — Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов", дополнение С "Перечень примеров серьезных инцидентов"

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-9. Служить для ИКАО основным источником региональной информации о безопасности полетов, предлагая государствам заполнять, представлять и обновлять все соответствующие документы и записи по мере продвижения вперед
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	• 9А. Оценить положение дел с обновлением и представлением государствами региона в ИКАО своей основной информации о безопасности полетов • 9В. Настоятельно просить государства региона подготовить и представить свой план корректирующих действий в рамках УППКБП • 9С. Настоятельно просить государства региона заполнить и представить свой контрольный перечень самооценки, основанный на вопросах протокола МНМ УППКБП • 9D. Настоятельно просить государства региона заполнить и представить свой ВАДГ • 9Е. Настоятельно просить государства региона заполнить и представить по системе EFOD свои КПСП • 9F. Продолжать поощрять государства региона по мере необходимости своевременно обновлять документы и записи • 9G. Продолжать использовать возможности RASG, региональных организаций и других региональных форумов для сбора информации о безопасности полетов и обмена ею, с тем чтобы оценить уровень соблюдения SARPS ИКАО в регионе
<i>Справочный материал</i>	— Дос 9735. <i>Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i> — IMPLEMENT — iSTARS

2.2 Компонент 2. Государственная программа по безопасности полетов

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-10. Приступить к популяризации внедрения ГосПБП на региональном уровне
Заинтересованная сторона	Регионы
Действия	10А. Определить в регионе структуру, которая будет на региональном уровне направлять и поддерживать внедрение ГосПБП (RASG, RSOO, региональное бюро ИКАО и т. д.) 10В. Направлять и поддерживать внедрение ГосПБП государствами: - оценить показатели EI и проверить завершение реализации компонента I дорожной карты - осуществить сбор результатов проделанных государствами анализов пробелов в отношении ГосПБП и составленных ими планов внедрения - выявить общие недостатки - разработать региональные стратегии (в том числе в отношении взаимодействия и ресурсов) для оказания помощи государствам во внедрении - в координации с государствами и/или другими регионами выявлять и продвигать передовую практику в области управления безопасностью полетов - отслеживать прогресс и получать обновленные результаты анализа пробелов и планы внедрения - использовать дорожную карту для упорядочения приоритетов RASG 10С. Вовлекать государства в региональную деятельность и выстраивать мероприятия в соответствии с дорожной картой 10D. Продолжать работу по решению задач, связанных с категориями повышенного риска (см. дорожную карту OPS)
Справочный материал	10А и 10В — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 3 — Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов — Веб-сайт внедрения системы управления безопасностью полетов — Онлайновая платформа МНМ УППКБП ИКАО (http://www.icao.int/safety/CMAForum/Pages/default.aspx) — Анализ пробелов ГосПБП в системе iSTARS (доступ по паролю) — SM ICG. Как поддерживать успешное внедрение ГосПБП и СУБП. Рекомендации для регулирующих органов — SM ICG. Средства для оценки СУБП 10D — Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов", дополнение С "Перечень примеров серьезных инцидентов"

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-11. Региональные инициативы по повышению безопасности полетов в поддержку постоянной координации региональных программ внедрения ГосПБП
Заинтересованная сторона	Регионы
Действия	• 11А. Определить имеющиеся ресурсы для поддержки внедрения ГосПБП государствами региона • 11В. Использовать представляемые государствами обновленные данные о состоянии внедрения ими своих ГосПБП для определения региональных приоритетов и ресурсов, которые можно использовать для оказания помощи отдельным государствам в регионе • 11С. Взаимодействовать с региональным бюро ИКАО в целях содействия оказанию необходимой помощи во внедрении ГосПБП • 11D. Отслеживать ход внедрения ГосПБП (через iSTARS) и постоянно корректировать приоритетное распределение региональных ресурсов
Справочный материал	11В – 11D — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 3 — Дос 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i> 11С — Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть В "Создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и управление этой организацией"</i> — Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP) (www.icao.int/asiap) — Координатор Управления технического сотрудничества ИКАО 11D — Анализ пробелов ГосПБП в системе iSTARS (доступ по паролю)

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-12. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях поддержки внедрения ГосПБП
Заинтересованная сторона	Регионы
Действия	• 12А. Определить области, требующие взаимодействия/поддержки, в рамках планов внедрения ГосПБП (см. SEI-14) • 12В. Определить необходимые для взаимодействия авиационные заинтересованные стороны, включая другие государства, внедряющие или уже внедрившие ГосПБП • 12С. Разработать и реализовать последовательную и согласованную стратегию корректирующих действий в отношении недостающих или неадекватных элементов, выявленных в ходе проведенного государствами в регионе анализа пробелов ГосПБП • 12D. Установить с привлечением RASG и/или RSOO систему наставничества/ взаимодействия, включая оказание помощи государствам/отрасли, а также обмен передовой практикой в поддержку внедрения ГосПБП • 12Е. Разработать и внедрить во взаимодействии с RSOO и/или другими государствами порядок подготовки по ГосПБП для соответствующего персонала (например, начальная подготовка, переподготовка и повышение квалификации) • 12F. Разработать и внедрить во взаимодействии с другими государствами, RASG, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами порядок обмена техническим инструктивным материалом, средствами и важной для безопасности полетов информации по ГосПБП (например, консультативными циркулярами, инструкциями для персонала, показателями эффективности обеспечения безопасности полетов) • 12G. Взаимодействовать с государствами региона для обеспечения наличия, соответствия, функциональности и эффективности всех элементов их ГосПБП и способствовать дальнейшим усовершенствованиям
Справочный материал	12А – 12С — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 3 — Дос 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i> — Онлайновая платформа МНМ УППКБП ИКАО (http://www.icao.int/safety/CMAForum/Pages/default.aspx) — Анализ пробелов ГосПБП в системе iSTARS (доступ по паролю) 12D – 12G — Региональный координатор Управления технического сотрудничества ИКАО — Ресурсы по реализации мер в сфере обеспечения безопасности полетов в рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" 12F — Веб-сайт внедрения системы управления безопасностью полетов — SM ICG. Средство оценки ГосПБП 12G — SM ICG. Как поддерживать успешное внедрение ГосПБП и СУБП. Рекомендации для регулирующих органов

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-13. Создание системы управления риском для безопасности полетов на региональном уровне
Заинтересованная сторона	Регионы
Действия	13А. Поощрять государства активно обновлять данные о состоянии внедрения своих ГосПБП (в системе iSTARS) и предоставлять информацию о безопасности полетов, чтобы позволить выявлять опасные факторы и управлять рисками для безопасности полетов в регионе 13В. Разработать и принять согласованные системы представления данных о безопасности полетов в рамках СУБП поставщиков обслуживания в регионе (например, добровольные системы представления данных) 13С. Поощрять государства и отраслевые структуры в регионе обмениваться информацией о безопасности полетов и участвовать в региональных механизмах представления данных и мониторинга 13D. Использовать региональные методики выявления показателей эффективного обеспечения безопасности полетов (включая согласованные показатели), чтобы RASG могли осуществлять анализ рисков для безопасности полетов в координации с RSOO или RAIO 13Е. Рекомендовать всем государствам представлять в RASG информацию о рисках для безопасности, в том числе показатели эффективности обеспечения безопасности полетов в рамках ГосПБП 13F. Рекомендовать всем государствам, имеющим действенный потенциал в части контроля за обеспечением безопасности полетов и эффективную ГосПБП, активно участвовать в мероприятиях RASG по управлению риском для безопасности полетов 13G. Использовать стандартизированные параметры для разработки и мониторинга показателей эффективности обеспечения безопасности полетов на региональном уровне (в рамках RASG) 13Н. Создать региональный реестр рисков для безопасности полетов
Справочный материал	13А — iSTARS 13В – 13Н — Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть В "Создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и управление этой организацией"</i> — Дос 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i> — Региональные отчеты RASG о состоянии безопасности полетов — SM ICG. Системный подход к оценке эффективности обеспечения безопасности полетов. В контексте регламентирующих органов — SM ICG. Инструктивные указания для поставщиков обслуживания по оценке эффективности обеспечения безопасности полетов — Программное приложение для индекса контроля за обеспечением безопасности полетов (доступ по паролю)

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-14. Выделение региональных ресурсов в поддержку постоянного наращивания потенциала в области проактивного использования моделирования риска
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	• 14А. Взаимодействовать с государствами и организациями в целях задействования имеющихся в регионе технических и экспертных возможностей для совершенствования анализа и мониторинга риска и стратегий снижения риска • 14В. Выявлять и создавать в регионе резерв квалифицированных кандидатов в состав проверяющих УППКБП, обладающих опытом проведения проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов поставщиков обслуживания, внедривших усовершенствованные СУБП • 14С. Взаимодействовать с региональным(и) бюро ИКАО и донорскими организациями в целях задействования имеющихся средств (например, возможностей Управления технического сотрудничества) для оказания помощи в создании потенциала в области моделирования риска
<i>Справочный материал</i>	Отсутствует

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-15. Взаимодействие в рамках региона с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях поддержки проактивного использования моделирования риска
Заинтересованная сторона	Регионы
Действия	• 15А. Поддерживать государства в обеспечении понимания и внедрения принципов культуры безопасности полетов путем обмена передовой практикой и содействия созданию программ наставничества для выработки культуры безопасности полетов и перехода к проактивному использованию моделирования риска • 15В. Способствовать обмену информацией и передовой практикой в области безопасности полетов между государствами и заинтересованными сторонами в рамках конфиденциальной и некарательной системы • 15С. Поощрять и поддерживать создание в государстве партнерств с государственным/частным участием, аналогичных концепции групп по безопасности полетов коммерческой авиации/авиации общего назначения, для выявления и реализации возможностей совершенствования системы обеспечения безопасности полетов • 15D. Поощрять и поддерживать усилия государств по созданию механизма регулярного обмена информацией о безопасности полетов, результатами проводимых анализов, информацией о выявленных факторах риска для безопасности полетов/накопленным опытом и передовой практикой в рамках конфиденциальной и некарательной системы
Справочный материал	15А и 15В — Рекомендации КАНСО по справедливой культуре — Определение культуры безопасности полетов и процесса ее совершенствования (КАНСО) — Ресурсы и средства SKYbrary "Культура безопасности полетов" и "Справедливая культура" 15С — Группа по безопасности полетов коммерческой авиации — Совместный руководящий комитет авиации общего назначения — Международная группа по безопасности полетов вертолетов 15D — Система ИКАО по мониторингу информации о безопасности полетов (SIMS) — RASG

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-16 Совершенствование управления риском для безопасности полетов на региональном уровне
Заинтересованная сторона	Регионы
Действия	• 16А. Установить связи между государствами и заинтересованными сторонами для обмена данными и их интеграции в целях осуществления регионального мониторинга высокого уровня и проведению анализа • 16В. Определить требования для создания межрегиональных и глобальных систем обмена данными
Справочный материал	— Добровольное представление информации об инцидентах в области ОрВД (EVAIR) (ЕВРОКОНТРОЛЬ) (https://www.eurocontrol.int/service/eurocontrol-voluntary-atm-incident-reporting) — Координационная группа европейских полномочных органов по мониторингу полетных данных (EAFDM) (https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/safetypromotion/european-authorities-coordination-group-flight-data-monitoring-eafdm) — Европейский координационный центр систем сообщения об авиационных инцидентах и происшествиях (ECCAIRS) — Программа ФАУ по анализу информации о безопасности полетов и обмену ею (https://www.asias.faa.gov) — Система обмена полетными данными (FDX) ИАТА — Глобальная программа ИАТА по обмену данными о безопасности полетов (STEADES)

3. ОТРАСЛЬ

3.1 Компонент 1. Государственная система контроля за обеспечением безопасности полетов

3.1.1 Стадия реализации 1. Создание структуры контроля за обеспечением безопасности полетов (КЭ-1 – КЭ-5)

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-1. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях согласованного повышения уровня безопасности полетов
Заинтересованная сторона	Отрасль
Действия	1А. Исходя из выявленных недостатков в области обеспечения безопасности полетов, создать механизм определения отраслевых заинтересованных сторон и разработать план действий по устранению этих недостатков (КЭ-1 – КЭ-5) 1В. При необходимости оказывать информационную поддержку государствам в разработке национальных нормативных положений (КЭ-2) 1С. Участвовать в региональной деятельности по обмену передовой практикой, наставничеству и последующему контролю (КЭ-3) 1D. В координации с региональными группами по мере необходимости участвовать в решении задач, связанных с событиями повышенного риска (см. дорожную карту OPS)
Справочный материал	1А – 1С — Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i> — RASG — RSOO и COSCAP 1D — Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов", дополнение С "Перечень примеров серьезных инцидентов"

3.1.2 Стадия реализации 2. Внедрение системы контроля за обеспечением безопасности полетов (КЭ-6 – КЭ-8)

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-2. Повышение уровня соблюдения отраслью применимых правил
Заинтересованная сторона	Отрасль
Действия	• 2А. Взаимодействовать в рамках отрасли в целях обеспечения соблюдения применимых правил (КЭ-6 – КЭ-8) • 2В. Поощрять участие поставщиков обслуживания в соответствующих, признанных ИКАО отраслевых программах оценки (КЭ-8) • 2С. Поощрять активное участие отрасли в деятельности RASG для содействия осуществлению инициатив по повышению безопасности полетов (КЭ-6 – КЭ-8)
Справочный материал	2В — Программа МСА по повышению безопасности полетов в аэропортах (APEX) — Стандарт высокого качества применительно к системам управления безопасностью полетов (КАНСО) (https://www.canso.org/canso-standard-excellence-safety-management-systems-0) — Базовый стандарт авиационного риска (BARS) FSE — Проведение ИАТА проверки организации контроля за обеспечением безопасности полетов (IOSA) — Программа ИАТА по проведению проверок безопасности наземных операций (ISAGO)

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-3. Выделение отраслевых ресурсов на осуществление эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов
Заинтересованная сторона	Отрасль
Действия	• 3А. Определить имеющиеся ресурсы для оказания государствам региона поддержки в реализации указанных в дорожной карте инициатив по повышению безопасности полетов (все КЭ с особым упором на КЭ-6 – КЭ-8) • 3В. Участвовать в региональных и международных государственных/отраслевых совместных инициативах по повышению безопасности полетов
Справочный материал	— Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP) (www.icao.int/asiap)

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-4. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами для согласованного повышения уровня безопасности полетов
Заинтересованная сторона	Отрасль
Действия	4А. Исходя из выявленных недостатков в обеспечении безопасности полетов, создать механизм определения партнеров для взаимодействия и разработать план действий по устранению этих недостатков (КЭ-6 – КЭ-8) 4В. Оказывать помощь в решении вопросов, вызывающих обеспокоенность в области безопасности полетов, выявленных в ходе расследования авиационных происшествий и инцидентов, указанных в отчетах о состоянии безопасности полетов и в других источниках (КЭ-8) 4С. По мере необходимости продолжать взаимодействие с региональными группами в решении задач, связанных с событиями повышенного риска (см. дорожную карту OPS)
Справочный материал	4А — RASG — RSOO и COSCAP 4В — Дос 9756. <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i> 4С — Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов", дополнение С "Перечень примеров серьезных инцидентов"

3.2 Компонент 2. Государственная программа по безопасности полетов

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-5. Повышение уровня соблюдения отраслью применимых требований к СУБП
Заинтересованная сторона	Отрасль
Действия	• 5А. Внедрить систему управления безопасностью полетов (СУБП) с учетом масштаба деятельности и сложности организации поставщика обслуживания в соответствии с требованиями национальных правил и Приложения 19 • 5В. Уведомлять компетентные полномочные органы/структуры в регионе (государства, RASG, RSOO) о возможных несоответствиях в применении требований к СУБП государствами региона • 5С. Использовать имеющийся инструктивный материал (например, разработанный государствами или неправительственными организациями) для содействия внедрению СУБП
Справочный материал	5А – 5С — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 4 — Дос 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i> 5А — Национальные требования к СУБП государства 5С — Веб-сайт внедрения системы управления безопасностью полетов — SM ICG. СУБП для небольших организаций — Стандарт высокого качества КАНСО применительно к системам управления безопасностью полетов

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-6. Ресурсы для поставщиков обслуживания, необходимые для эффективного внедрения СУБП
Заинтересованная сторона	Отрасль
Действия	• 6А. Взаимодействовать с национальными и отраслевыми ассоциациями в целях внедрения СУБП и выявления элементов, эффективное обеспечение ресурсами которых не представляется возможным • 6В. Выявить области, требующие выделения ресурсов в рамках плана внедрения СУБП, разработанного после проведения анализа пробелов СУБП • 6С. Установить порядок планирования и выделения ресурсов на внедрение СУБП, включая ресурсы, которые можно получить у отраслевых организаций • 6D. Заручиться обязательствами со стороны ответственного руководителя в системе поставщика обслуживания относительно необходимых ресурсов для внедрения СУБП • 6Е. Поощрять внедрение СУБП в организациях других поставщиков обслуживания (например, эксплуатантами в системе интерлайнинга) путем выделения для оказания им помощи таких ресурсов, как квалифицированный технический персонал
Справочный материал	— Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 4 — Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов — Стандарт высокого качества КАНСО применительно к системам управления безопасностью полетов

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-7. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами, необходимое для завершения внедрения ГосПБП
Заинтересованная сторона	Отрасль
Действия	7А. Помогать определять соответствующих партнеров из числа ключевых заинтересованных сторон, участвующих во внедрении ГосПБП 7В. Взаимодействовать с партнерами в целях реализации плана действий по внедрению ГосПБП: - поддерживать реализацию ГосПБП путем обеспечения гармонизации СУБП в рамках отрасли 7С. Поддерживать принимаемые RASG и/или RSOO меры по созданию системы наставничества, включая предоставление государствам/отрасли помощи, а также обмен передовой практикой в поддержку внедрения ГосПБП 7D. Во взаимодействии с другими государствами, RASG, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами участвовать в обмене техническим инструктивным материалом, средствами и важной для безопасности полетов информации по ГосПБП и СУБП (например, консультативными циркулярами, инструкциями для персонала, показателями эффективности обеспечения безопасности) 7Е. Поддерживать постоянное совершенствование ГосПБП во взаимодействии с государствами, RASG, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами 7F. Продолжать взаимодействовать с региональными группами для решения задач, связанных с событиями повышенного риска (см. дорожную карту OPS)
Справочный материал	7А – 7Е — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 4 — Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов — Национальные требования к СУБП государства 7D — Веб-сайт по внедрению системы управления безопасностью полетов 7F — Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов", дополнение С "Перечень примеров серьезных инцидентов"

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-8. Создание системы управления риском для безопасности полетов на уровне поставщика обслуживания (этап 1)
Заинтересованная сторона	Отрасль
Действия	• 8А. Создать систему обязательного представления данных о безопасности полетов • 8С. Создать внутренние механизмы защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников в целях повышения уровня безопасности полетов • 8D. Создать в рамках СУБП систему добровольного и конфиденциального представления данных об опасных факторах/событиях • 8Е. Создать и обновлять базу данных о безопасности полетов для того, чтобы технический персонал мог отслеживать проблемы обеспечения безопасности полетов в системе поставщика обслуживания • 8F. Создать и использовать систему управления риском для безопасности полетов
Справочный материал	8А – 8F — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 4 — Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов — Национальные требования к СУБП государства 8А — Группа по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST)/Группа по общей классификации (CICTT) ИКАО — Система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP) — SM ICG. Разработка общей классификации опасностей — SM ICG. Образцы классификации опасностей

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-9. Создание системы управления риском для безопасности полетов на уровне поставщика обслуживания (этап 2)
Заинтересованная сторона	Отрасль
Действия	9А. Разработать методику оценки эффективности обеспечения безопасности полетов на основе согласованных в отрасли критериев в рамках установленного процесса управления риском для безопасности полетов 9В. Разработать показатели эффективности обеспечения безопасности полетов и соответствующие целевые задачи/контрольные параметры в рамках созданной системы управления риском для безопасности полетов 9С. Поощрять использование глобально согласованных критериев для разработки и мониторинга показателей эффективности обеспечения безопасности полетов в рамках СУБП поставщиков обслуживания 9D. Поощрять обмен и использование поступающей от отрасли информации для выявления опасных факторов и уменьшения влияния факторов риска для безопасности полетов
Справочный материал	9А – 9D — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 4 — Дос 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i> — Национальные требования к СУБП государства 9А и 9В — SM ICG. Системный подход к оценке эффективности обеспечения безопасности полетов. В контексте регламентирующих органов — SM ICG. Инструктивный материал для поставщиков обслуживания Указания по оценке эффективности обеспечения безопасности полетов 9В — Показатели эффективности обеспечения безопасности полетов, разработанные неправительственными организациями: ○ МСА ○ КАНСО ○ ИАТА ○ МСДА ○ Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) 9С — Глобально согласованные критерии показателей эффективности обеспечения безопасности полетов

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-10. Выделение отраслевых ресурсов для поддержки постоянного совершенствования ГосПБП и СУБП
<i>Заинтересованная сторона</i>	Отрасль
<i>Действия</i>	• 10А. Обеспечивать выделение на уровне поставщика обслуживания компетентного технического персонала для удовлетворения потребностей инфраструктуры ГосПБП • 10В. Предоставлять результаты проводимых поставщиками обслуживания анализов состояния безопасности полетов в поддержку ГосПБП
<i>Справочный материал</i>	Отсутствует

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-11. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях поддержки проактивного использования возможностей моделирования риска
<i>Заинтересованная сторона</i>	Отрасль
<i>Действия</i>	• 11А. Взаимодействовать с отраслевыми заинтересованными сторонами для задействования передовой практики в сфере анализа информации о безопасности полетов • 11В. Обмениваться с заинтересованными сторонами информацией о выявленных факторах риска для безопасности полетов в целях разработки стратегий для принятия корректирующих мер и осуществления мониторинга • 11С. Активно сотрудничать с государствами и организациями, осуществляющими моделирование риска
<i>Справочный материал</i>	— Группа по безопасности полетов коммерческой авиации — Совместный руководящий комитет авиации общего назначения — Международная группа по безопасности полетов вертолетов — RASG

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-12. Совершенствование управления риском для безопасности полетов на уровне поставщиков обслуживания
Заинтересованная сторона	Отрасль
Действия	• 12А. Проверить внедрение и эффективную реализацию правовых рамок обеспечения защиты данных и информации о безопасности полетов и других соответствующих источников • 12В. Создать возможности моделирования риска для безопасности полетов в целях отслеживания системных проблем в области обеспечения безопасности полетов и предотвращения авиационных происшествий/инцидентов • 12С. Осуществлять мониторинг сетей обмена информацией о безопасности полетов в целях их постоянного совершенствования
Справочный материал	12А — Программа ФАУ по анализу информации о безопасности полетов и обмену ею (https://www.asias.faa.gov) — Система обмена полетными данными (FDX) ИАТА — Глобальная программа ИАТА по обмену данными о безопасности полетов (STEADES)

Добавление В

ДОРОЖНАЯ КАРТА СНИЖЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РИСКОВ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (OPS)

Примечание 1. Государство может принять решение делегировать региональным организациям или другому(им) государству(ам) реализацию отдельных элементов дорожной карты OPS или запросить у них для этого помощь.

Примечание 2. Термин "отрасль" в дорожной карте OPS означает любую организацию, поставляющую авиационную продукцию и/или обслуживание.

1. СТОЛКНОВЕНИЕ ИСПРАВНОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА С ЗЕМЛЕЙ (CFIT)

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	Уменьшить влияние факторов, способствующих риску CFIT
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению CFIT: a) Обеспечить оснащение воздушных судов системой предупреждения об опасности сближения с землей (TAWS) в соответствии с Приложением 6 b) Способствовать более широкому использованию TAWS, выходящему за рамки требований Приложения 6 c) Выпустить консультативный бюллетень по безопасности полетов для более точного соблюдения порядка действий при получении предупреждения от TAWS d) Способствовать большей осведомленности о рисках, связанных с заходом на посадку e) Рассмотреть вопрос о выполнении заходов на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (CDFA) f) Рассмотреть вопрос об использовании систем предупреждения о минимальной безопасной высоте (MSAW) g) Обеспечить своевременное обновление и точность электронных данных о местности и препятствиях (eTOD) h) Способствовать использованию полученных от GPS данных о местоположении для ввода в TAWS

	2. Удостовериться в эффективности инициатив по повышению безопасности полетов (SEI), приведенных в настоящей дорожной карте, посредством анализа обязательных отчетов о событиях (MOR) и систем добровольного представления данных о событиях (VOR) и результатов расследований авиационных происшествий/инцидентов (применять методику управления безопасностью полетов) 3. Выявить дополнительные способствующие факторы, например: a) Полет в неблагоприятных условиях окружающей среды b) Схемы заходов на посадку и документация (например, заходы с вертикальным наведением (APV) или заходы на посадку по курсовому радиомаяку с вертикальным наведением (LPV) c) Используемая фразеология (стандартная или нестандартная) d) Утомление и дезориентация пилота 4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении CFIT 5. Проводить постоянную оценку эффективности SEI
Справочный материал	— Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" — Доклад ИКАО о безопасности полетов — RASG — Группа по безопасности полетов коммерческой авиации, повышение безопасности полетов и предотвращение CFIT (https://skybrary.aero/index.php/Portal:CAST_SE_Plan) — CFIT ИАТА — Доклад ИАТА о безопасности полетов — Комплект пособий ALAR Фонда безопасности полетов (FSF) — Skybrary — ЕВРОКОНТРОЛЬ

Инициатива по повышению безопасности полетов	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с CFIT
Заинтересованная сторона	Регионы
Действия	- Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению CFIT: - Поддерживать использование TAWS в соответствии с Приложением 6 - Содействовать более широкому применению TAWS, выходящему за рамки требований Приложения 6 - Способствовать соблюдению порядка действий при получении предупреждения от TAWS - Способствовать большей осведомленности о рисках при заходах на посадку - Способствовать выполнению CDFA - Способствовать применению систем MSAW - Способствовать своевременному обновлению и точности eTOD - Способствовать использованию полученных от глобальной системы определения местоположения (GPS) данных для обновления TAWS - Удостовериться в эффективности SEI в регионе, приведенных в настоящей дорожной карте, на основании данных, предоставленных государствами и отраслью (применять методику управления безопасностью полетов) - Выявить дополнительные, способствующие факторы, например: - Полет в неблагоприятных условиях окружающей среды - Схемы захода на посадку и документация - Используемая фразеология (стандартная или нестандартная) - Утомление и дезориентация пилота - Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска влияния выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении CFIT - Проводить постоянную оценку эффективности SEI
Справочный материал	— Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" — Доклад ИКАО о безопасности полетов — RASG — Группа по безопасности полетов коммерческой авиации, повышение безопасности полетов и предотвращение CFIT (https://skybrary.aero/index.php/Portal:CAST_SE_Plan)

	— CFIT ИАТА — Доклад ИАТА о безопасности полетов — Комплект пособий ALAR Фонда безопасности полетов (FSF) — Skybrary — ЕВРОКОНТРОЛЬ
--	---

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с CFIT
<i>Заинтересованная сторона</i>	Отрасль
<i>Действия</i>	1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению CFIT: a) Оснастить воздушные суда системой TAWS b) Более точное соблюдение порядка действий при получении предупреждения от TAWS c) Повысить осведомленность о рисках при заходе на посадку d) Способствовать выполнению CDFA e) Использовать системы MSAW f) Использовать обновленные eTOD g) Использовать полученные от GPS данные о местоположении для ввода в TAWS 2. Удостовериться в эффективности SEI, приведенных в настоящей дорожной карте, посредством анализа результатов мониторинга полетных данных (FDM)* и донесений пилотов** (применять методику управления безопасностью полетов) 3. Выявить дополнительные сопутствующие факторы, например: a) Полет в неблагоприятных условиях окружающей среды b) Схемы захода на посадку и документация c) Используемая фразеология (стандартная или нестандартная) d) Утомление и дезориентация пилота 4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении CFIT 5. Проводить постоянную оценку эффективности SEI *Сигналы тревоги и предупреждения TAWS и реакция пилота на предупреждения TAWS. **Планирование полета – несоблюдение минимальной абсолютной безопасной высоты (MSA) или ограничений в районе военной деятельности (MOA).

Справочный материал	— Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" — Доклад ИКАО о безопасности полетов — RASG — Группа по безопасности полетов коммерческой авиации, повышение безопасности полетов и предотвращение CFIT — CFIT ИАТА — Доклад ИАТА о безопасности полетов — Комплект пособий ALAR Фонда безопасности полетов (FSF) — Skybrary — ЕВРОКОНТРОЛЬ
---------------------	---

2. ПОТЕРЯ УПРАВЛЕНИЯ В ПОЛЕТЕ (LOC-I)

Инициатива по повышению безопасности полетов	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с LOC-I
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению LOC-I: a) Требовать включения подготовки по предотвращению попадания самолета в сложные пространственные положения и выводу из них во все программы переучивания и переподготовки на комплексных тренажерах b) Требовать выделять больше времени на подготовку по вопросу роли пилота, осуществляющего мониторинг 2. Удостовериться в эффективности SEI, реализуемых в отрасли, посредством систем MOR и VOR и на основании результатов расследований происшествий/инцидентов (применять методику управления безопасностью полетов) 3. Выявить дополнительные способствующие факторы, например: a) Отвлекающие факторы b) Неблагоприятные погодные условия c) Самоуспокоенность d) Несовершенные стандартные эксплуатационные правила (СЭП) для эффективного управления полетом e) Недостаточная относительная высота над местностью для восстановления нормального положения самолета f) Незнание порядка действий по выводу воздушного судна из необычного пространственного положения или неумение его применять

	g) Неправильное манипулирование органами управления в ситуации, когда внезапно пилот осознает, что угол крена является чрезмерным 4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении LOC-I, например: a) Повысить эффективность регулятивного надзора b) Усовершенствовать нормативные положения 5. Проводить постоянные оценки эффективности SEI
Справочный материал	— Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" — Doc 10011. <i>Руководство по подготовке для предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них</i> — Доклад ИКАО о безопасности полетов — LOC-I ИКАО — RASG — Группа по безопасности полетов коммерческой авиации, повышение безопасности полетов и предотвращение LOC-I — LOC-I ИАТА — Доклад ИАТА о безопасности полетов — Фонд безопасности полетов — Skybrary — ЕВРОКОНТРОЛЬ

Инициатива по повышению безопасности полетов	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с LOC-I
Заинтересованная сторона	Регионы
Действия	- Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению LOC-I: - Способствовать включению подготовки по предотвращению попадания самолета в сложные пространственные условия и выводу из них во все программы переучивания и переподготовки на комплексных тренажерах - Выделять больше времени на подготовку по вопросу роли пилота, осуществляющего мониторинг - Удостовериться в эффективности SEI в регионе на основании данных, предоставленных государствами и отраслью (применять методику управления безопасностью полетов) - Выявить дополнительные способствующие факторы, например: - Отвлекающие факторы - Неблагоприятные погодные условия - Самоуспокоенность - Несовершенные СЭП для эффективного управления полетом - Недостаточная относительная высота над местностью для восстановления нормального положения самолета - Незнание порядка действий по выводу воздушного судна из необычного пространственного положения или неумение его применять - Неправильное манипулирование органами управления в ситуации, когда внезапно пилот осознает, что угол крена является чрезмерным - Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска влияния выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении LOC-I, например: - Организовать семинары или практикумы по безопасности полетов - Способствовать реализации региональных проектов технической помощи - Проводить постоянные оценки эффективности SEI
Справочный материал	— Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" — Дос 10011. Руководство по подготовке для предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них — Доклад ИКАО о безопасности полетов — LOC-I ИКАО — RASG

	— Группа по безопасности полетов коммерческой авиации, повышение безопасности полетов и предотвращение LOC-I — LOC-I ИАТА — Доклад ИАТА о безопасности полетов — Фонд безопасности полетов — Skybrary — ЕВРОКОНТРОЛЬ
--	---

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с LOC-I
<i>Заинтересованная сторона</i>	Отрасль
<i>Действия</i>	1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению LOC-I: a) Подготовка по предотвращению попадания самолета в сложные пространственные положения и выводу из них во всех программах переучивания и переподготовки на комплексных тренажерах b) Выделять больше времени на подготовку пилотов многочленного экипажа по вопросам роли пилота, осуществляющего мониторинг c) Поощрять установку систем предупреждения о чрезмерном угле крена на всех многодвигательных воздушных судах d) Подготовка по ручному управлению воздушным судном на режимах близких к сваливанию и по выводу из сваливания (включая на большой абсолютной высоте) e) Переподготовка по механике полета f) Уровень адекватности тренажера 2. Удостовериться в эффективности SEI путем анализа FDM и донесений пилотов (применять методику управления безопасностью полетов) 3. Выявить дополнительные способствующие факторы, например: a) Отвлекающие факторы b) Неблагоприятные погодные условия c) Самоуспокоенность d) Несовершенные СЭП для эффективного управления полетом e) Недостаточная относительная высота над местностью для восстановления нормального положения самолета f) Незнание порядка действий для вывода самолета из необычных пространственных положений или неумение его применять g) Неправильное манипулирование органами управления в ситуации, когда внезапно пилот осознает, что угол крена является чрезмерным

	4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении LOC-I 5. Проводить постоянные оценки эффективности SEI
Справочный материал	— Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" — Дос 10011. Руководство по подготовке для предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них — Доклад ИКАО о безопасности полетов — LOC-I ИКАО — RASG — Группа по безопасности полетов коммерческой авиации, повышение безопасности полетов и предотвращение LOC-I — LOC-I ИАТА — Доклад ИАТА о безопасности полетов — Фонд безопасности полетов — Skybrary — ЕВРОКОНТРОЛЬ

3. СТОЛКНОВЕНИЕ В ВОЗДУХЕ (МАС)

Инициатива по повышению безопасности полетов	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с МАС
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению МАС: а) Ввести в действие инструктивный материал и нормативные правила для обязательного оснащения воздушных судов бортовыми системами предупреждения столкновений (БСПС) в соответствии с Приложением 6 б) Обеспечить соблюдение порядка действий при выдаче предупреждения системой БСПС с) Способствовать совершенствованию систем управления воздушным движением (УВД), правил и средств для более эффективного управления конфликтными ситуациями д) Способствовать совершенствованию систем и правил связи, например, линии передачи данных "диспетчер–пилот" 2. Удостовериться в эффективности SEI посредством анализа MOR и VOR и на основе результатов расследований происшествий/инцидентов (применять методику управления безопасностью полетов) 3. Выявить дополнительные способствующие факторы, например:

	a) Условия воздушного движения – плотность, сложность движения, состав воздушных судов по типам и бортовому оборудованию и т. д. b) Эффективность работы органов УВД в части рабочей нагрузки, компетентности, совместных действий, правил, ответственного отношения к делу и т. д., а также влияние управления безопасностью полетов со стороны поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) c) Подготовка летных экипажей и корпоративная культура в части рабочей нагрузки, компетенции, совместных действий, правил, ответственного отношения к делу и т. д., а также влияние управления безопасностью полетов со стороны эксплуатанта воздушных судов d) Системы УВД – обработка полетных данных, связь, краткосрочное предупреждение о конфликтной ситуации (STCA) и т. д., а также взаимодействие человека-оператора и бортовых систем, и руководящие принципы ПАНО в области снабжения e) Бортовое оборудование – автопилот, приемоответчики и БСПС, но также летно-технические характеристики воздушного судна (например, скороподъемность) и их физические габариты f) Навигационная инфраструктура – зона действия и качество g) Наблюдение – зона действия и качество h) Обработка планов полета – эффективность и надежность представления, утверждения и рассылки планов полета i) Воздушное пространство – сложность структуры воздушного пространства, план маршрутов, протяженность контролируемого и неконтролируемого воздушного пространства, близость районов военной деятельности или учений и т. д. j) Полет в неблагоприятных условиях окружающей среды, которые могут повлиять на управление конфликтной ситуацией и предупреждение столкновения 4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении MAC 5. Проводить постоянные оценки эффективности SEI
Справочный материал	— Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" — Приложение 8 "Летная годность воздушных судов" — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов" — Дос 8168. Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов (PANS-OPS) — Дос 9868. Правила аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала (PANS-TRG) — Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов — iSTARS

	— Доклад ИКАО о безопасности полетов — Группа AST/ИКАО по общей классификации — RASG — Группа по безопасности полетов коммерческой авиации, меры по повышению безопасности полетов и предотвращению МАС — Доклад ИАТА о безопасности полетов — Фонд безопасности полетов — Skybrary — ЕВРОКОНТРОЛЬ
--	--

Инициатива по повышению безопасности полетов	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с МАС
Заинтересованная сторона	Регионы
	1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению МАС: a) Способствовать использованию инструктивного материала и нормативных положений для оснащения воздушных судов БСПС в соответствии с Приложением 6 b) Способствовать соблюдению порядка действий при выдаче предупреждения системой БСПС c) Способствовать совершенствованию, правил и средств УВД для более эффективного управления конфликтными ситуациями d) Способствовать совершенствованию системы и правил связи, например линии передачи данных "диспетчер-пилот" 2. Удостовериться в эффективности SEI в регионе на основании данных, представляемых государствами и отраслью (применять методику управления безопасностью полетов) 3. Выявить дополнительные характерные для региона способствующие факторы, например: a) Условия воздушного движения – плотность, сложность движения, состав воздушных судов по типам и характеристикам бортового оборудования и т. д. b) Эффективность органов УВД в части рабочей нагрузки, компетентности, совместных действий, правил, ответственного отношения к делу и т. д., а также влияние управления безопасностью полетов со стороны ПАНО. c) Подготовка летных экипажей и корпоративная культура в части рабочей нагрузки, компетенции, совместных действий, правил, ответственного отношения к делу и т. д., а также влияние управления безопасностью полетов со стороны эксплуатанта воздушных судов. d) Системы УВД – обработка полетных данных, связь, STCA и т. д., а также взаимодействие человека-оператора и бортовых систем, и руководящие принципы ПАНО в области снабжения e) Бортовое оборудование – автопилот, приемоответчики и БСПС, но также летно-технические характеристики воздушных судов (например, скороподъемность) и их физические габариты f) Навигационная инфраструктура – зона действия и качество g) Наблюдение – зона действия и качество h) Обработка планов полета – эффективность и надежность подачи, утверждения и рассылки планов полета

	i) Воздушное пространство – сложность структуры воздушного пространства, план маршрутов, протяженность контролируемого и неконтролируемого воздушного пространства, близость районов военной деятельности или учений и т. д. j) Полет в неблагоприятных условиях окружающей среды, которые могут повлиять на управление конфликтной ситуацией и предупреждение столкновения 4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении MAC 5. Проводить постоянную оценку эффективности SEI
Справочный материал	— Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" — Приложение 8 "Летная годность воздушных судов" — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов" — Дос 8168. Правила аэронавигационного обслуживания "Производство полетов воздушных судов" (PANS-OPS) — Дос 9868. Правила аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG) — Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов — iSTARS — Доклад ИКАО о безопасности полетов — Группа AST/ИКАО по общей классификации — RASG — Группа по безопасности полетов коммерческой авиации, меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению MAC — Доклад ИАТА о безопасности полетов — Фонд безопасности полетов — Skybrary — ЕВРОКОНТРОЛЬ

Инициатива по повышению безопасности полетов	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с МАС
Заинтересованная сторона	Отрасль
Действия	1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению МАС: a) Оборудовать воздушные суда БСПС b) Рассмотреть вопрос об оборудовании воздушных судов автопилотом/командным пилотажным прибором, реагирующим на БСПС c) Обеспечить более точное соблюдение порядка действий при выдаче предупреждений системой БСПС d) Рассмотреть вопрос о внедрении STCA, в том числе STCA для районов аэродрома e) Повысить надежность и последовательность применения средств обеспечения безопасности для подачи заблаговременных и достоверных сигналов предупреждения и снизить число ложных предупреждений f) Усовершенствовать бортовые системы для того, чтобы предупреждать пилотов об отказе приемоответчиков и БСПС g) Усовершенствовать системы, правила и средства УВД для более эффективного управления конфликтными ситуациями – это может включать прогнозирование траектории воздушных судов, с тем чтобы можно было предвидеть и разрешать конфликтные ситуации на более раннем этапе с использованием среднесрочного обнаружения конфликтных ситуаций (MTCD) и аналогичных систем h) Совершенствовать системы и правила связи, например, линию передачи данных "диспетчер-пилот" 2. Удостовериться в эффективности SEI посредством анализа FDM*, донесений пилотов** и УВД (применять методику управления безопасностью полетов) 3. Выявлять дополнительные способствующие факторы, например: a) Условия воздушного движения – плотность, сложность движения, состав воздушных судов по типам и характеристикам бортового оборудования и т. д. b) Эффективность органов УВД в части рабочей нагрузки, компетентности, совместных действий, правил, ответственного отношения к делу, а также влияние управления безопасностью полетов со стороны ПАНО c) Подготовка летных экипажей и корпоративная культура в части рабочей нагрузки, компетенции, совместных действий, правил, ответственного отношения к делу и т. д. и влияние управления безопасностью полетов со стороны эксплуатанта воздушных судов

	d) Системы УВД – обработка полетных данных, связь, STCA и т. д., а также взаимодействие человека-оператора и бортовых систем, и руководящие принципы ПАНО в области снабжения e) Бортовое оборудование – автопилот, приемоответчики и БСПС, но также летно-технические характеристики воздушных судов (например, скороподъемность) и их физические габариты f) Навигационная инфраструктура – зона действия и качество g) Наблюдение – зона действия и качество h) Обработка планов полета – эффективность и надежность представления, утверждения и рассылки планов полета i) Воздушное пространство – сложность структуры воздушного пространства, план маршрутов, протяженность контролируемого и неконтролируемого воздушного пространства, близость районов военной деятельности или учений и т. д. j) Полет в неблагоприятных условиях окружающей среды, которые могут повлиять на управление конфликтной ситуацией и предупреждение столкновения 4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении MAC 5. Проводить постоянные оценки эффективности SEI <i>*Информация о воздушном движении и рекомендации по разрешению угрозы столкновения от системы предупреждения столкновений (TCAS-RA), консультативные сообщения о воздушном движении TCAS (TCAS-TA).</i> <i>**Нарушение эшелонирования и воздушного пространства, вертикальное отклонение от заданного эшелона, опасное сближение воздушных судов (AIRPROX), серьезные навигационные погрешности (GNE) и большие отклонения по относительной высоте (LHD).</i>
Справочный материал	— Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" — Приложение 8 "Летная годность воздушных судов" — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов" — Дос 8168. Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов (PANS-OPS) — Дос 9868. Правила аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG) — Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов — iSTARS — Доклад ИКАО о безопасности полетов — Группа CAST/ИКАО по общей классификации — RASG

	— Группа по безопасности полетов коммерческой авиации, меры по предотвращению МАС — Доклад ИАТА о безопасности полетов — Фонд безопасности полетов — Skybrary — ЕВРОКОНТРОЛЬ
--	--

4. ВЫЕЗД ЗА ПРЕДЕЛЫ ВПП (RE)

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с RE
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению RE: a) Обеспечить разработку и внедрение государственной программы по безопасности операций на ВПП и создание групп по безопасности операций на ВПП b) Способствовать введению руководящих принципов и подготовки по вопросам прерванной посадки, ухода на второй круг, посадки с боковым и попутным ветром (вплоть до максимальных, продемонстрированных изготовителем значений ветра) c) Способствовать оснащению воздушных судов системами оповещения и предупреждения о выкатывании за пределы ВПП d) Обеспечить эффективное и своевременное предоставление информации о метеорологических и аэродромных условиях (например, состояние поверхности ВПП в соответствии с глобальным форматом сообщений об эффективности торможения и пересмотренных объявленных дистанциях в томе I Приложения 14 ИКАО) e) Сертифицировать аэродромы в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО, а также Doc 9981 "PANS-Аэродромы" f) Способствовать установке систем аварийного торможения, если невозможно соблюдать требования к концевой зоне безопасности (КЗБ) ВПП g) Обеспечить разработку и применение правил, направленных на систематическое снижение частоты неустановившихся заходов на посадку на ВПП 2. Удостовериться в эффективности SEI посредством анализа MOR, VOR и на основе результатов расследования авиационных происшествий/инцидентов (применять методику управления безопасностью полетов)

	3. Выявить дополнительные способствующие факторы, например: a) Неэффективные СЭП b) Несоблюдение надлежащих СЭП c) Посадка с длинным пробегом/с глиссированием/с "козлением"/ с жестким касанием/со смещением от оси ВПП/с боковым сносом d) Неправильное построение схем захода на посадку e) Недостаточный регулятивный надзор 4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении RE 5. Проводить постоянные оценки эффективности SEI
Справочный материал	— Приложение 14 "Аэродромы, Том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" — Дос 8168. Правила аэронавигационного обслуживания "Производство полетов воздушных судов "(PANS-OPS) — Дос 9981. Правила аэронавигационного обслуживания "Аэродромы" (PANS-Аэродромы) — Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов — Глобальный план действий ИКАО по безопасности операций на ВПП — Справочник ИКАО для группы по безопасности операций на ВПП — Комплект IKit ИКАО по безопасности операций на ВПП — RASG — Содействие безопасности полетов в рамках ЕАБП — Европейский план действий по предотвращению выездов за пределы ВПП (EAPPRE) — Группа по безопасности полетов коммерческой авиации, меры по повышению безопасности полетов и предотвращению RE — RSOO — iSTARS — Доклад ИКАО о безопасности полетов — Группа CAST/ИКАО по общей классификации — Доклад ИАТА о безопасности полетов — Безопасность операций на ВПП (ИАТА) — Skybrary — Комплект пособий ALAR Фонда безопасности полетов

Инициатива по повышению безопасности полетов	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с RE
Заинтересованная сторона	Регионы
Действия	1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению RE: a) Содействовать разработке и внедрению государственной программы по безопасности операций на ВПП и созданию групп по безопасности операций на ВПП b) Содействовать введению в действие руководящих принципов и подготовки по вопросам прерванной посадки, ухода на второй круг, посадки с боковым и попутным ветром (вплоть до максимальных, продемонстрированных изготовителем значений ветра) c) Содействовать оснащению воздушных судов системами оповещения и предупреждения о выкатывании за пределы ВПП d) Содействовать эффективному и своевременному предоставлению информации о метеорологических и аэродромных условиях (например, состояние поверхности ВПП в соответствии с глобальным форматом сообщений об эффективности торможения и пересмотренных объявленных дистанциях в томе I Приложения 14 ИКАО) e) Способствовать сертификации аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14, а также Дос 9981 "PANS-Аэродромы" f) Содействовать установке систем аварийного торможения, если невозможно соблюдать требования к КЗБ g) Способствовать введению правил, направленных на систематическое снижение частоты неустановившихся заходов на ВПП 2. Удостовериться в эффективности SEI в регионе с использованием данных, предоставляемых государствами и отраслью (применять методику управления безопасностью полетов) 3. Выявлять дополнительные способствующие факторы, например: a) Неэффективные СЭП b) Невыполнение надлежащих СЭП c) Посадка с длинным пробегом/с глиссированием/с "козлением"/с жестким касанием/со смещением от оси ВПП/с боковым сносом d) Неправильное построение схем захода на посадку e) Недостаточный регулятивный надзор 4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении RE 5. Проводить постоянную оценку эффективности SEI

Справочный материал	— Приложение 14 "Аэродромы, Том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" — Дос 8168. Правила аэронавигационного обслуживания "Производство полетов воздушных судов" (PANS-OPS) — Дос 9981. Правила аэронавигационного обслуживания "Аэродромы" (PANS-Аэродромы) — Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов — Глобальный план действий ИКАО по безопасности операций на ВПП — Справочник ИКАО для группы по безопасности операций на ВПП — Комплект IKit ИКАО по безопасности операций на ВПП — RASG — Содействие безопасности полетов в рамках ЕАБП — Европейский план действий по предотвращению выездов за пределы ВПП (EAPPRE) — Группа по безопасности полетов коммерческой авиации, меры по предотвращению RE — RSOO — iSTARS — Доклад ИКАО о безопасности полетов — Группа CAST/ИКАО по общей классификации — Доклад ИАТА о безопасности полетов — Безопасность операций на ВПП (ИАТА) — Skybrary — Комплект пособий ALAR Фонда безопасности полетов
---------------------	---

Инициатива по повышению безопасности полетов	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с RE
Заинтересованная сторона	Отрасль
Действия	1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению RE: а) Активное участие в программах по безопасности операций на ВПП и в группах по безопасности операций на ВПП б) Руководящие принципы и подготовка по вопросам прерванной посадки, ухода на второй круг, посадки с боковым и попутным ветром (вплоть до максимальных, продемонстрированных изготовителем значений ветра) в) Оборудовать воздушные суда системами оповещения и предупреждения о выкатывании за пределы ВПП

	d) Эффективное и своевременное предоставление информации о метеорологических и аэродромных условиях (например, состояние поверхности ВПП в соответствии с глобальным форматом сообщений об эффективности торможения и пересмотренных объявленных дистанциях в томе I Приложения 14 ИКАО) e) Соблюдать касающихся ВПП положения в томе I Приложения 14 ИКАО, а также в Дос 9981 "PANS-Аэродромы" f) Рассмотреть вопрос об установке систем аварийного торможения, если требования к КЗБ невозможно соблюдать g) Правила, направленные на систематическое снижение частоты неуставившихся заходов на ВПП 2. Удостовериться в эффективности SEI посредством анализа FDM*, и донесений пилотов** (применять методику управления безопасностью полетов) 3. Выявлять дополнительные способствующие факторы, например: a) Неэффективные СЭП b) Невыполнение надлежащих СЭП c) Посадка с длинным пробегом/с глиссированием/с "козлением"/с жестким касанием ВПП/со смещением от центра ВПП/с боковым сносом d) Неправильное построение схем захода на посадку e) Недостаточный регулятивный надзор 4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении RE 5. Проводить постоянные оценки эффективности SEI <i>*Например, посадки с длинным пробегом, чрезмерная высота и скорость над порогом ВПП, конфигурация воздушного судна на высоте 1000 футов над уровнем аэродрома (AAL), скорость на высоте 1000 футов AAL, попутный ветер, отклонение от курса на конечном этапе захода на посадку, использование средств торможения (интерцепторов, реверсивной тяги, автоматического торможения)</i> <i>**Эффективность торможения, неблагоприятные погодные условия, неисправность навигационного средства (navaid)</i>
--	---

Справочный материал	— Приложение 14. "Аэродромы", том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" — Дос 8168. Правила аэронавигационного обслуживания "Производство полетов воздушных судов" (PANS-OPS) — Дос 9981. Правила аэронавигационного обслуживания "Аэродромы" (PANS-Аэродромы) — Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов — Глобальный план действий ИКАО по безопасности операций на ВПП — Справочник ИКАО для группы по безопасности операций на ВПП — Комплект IKit ИКАО по безопасности операций на ВПП — RASG — Содействие безопасности полетов в рамках ЕАБП — Европейский план действий по предотвращению выездов за пределы ВПП (EAPPRE) — Группа по безопасности полетов коммерческой авиации, меры по повышению безопасности полетов и предотвращению RE — RSOO — iSTARS — Доклад ИКАО о безопасности полетов — Группа CAST/ИКАО по общей классификации — Доклад ИАТА о безопасности полетов — Безопасность операций на ВПП (ИАТА) — Skybrary — Комплект пособий ALAR Фонда безопасности полетов
---------------------	--

5. НЕСАНКЦИОНИРОВАННЫЙ ВЫЕЗД НА ВПП (RI)

Инициатива по повышению безопасности полетов	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с RI
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению RI: a) Обеспечить разработку и внедрение государственной программы по безопасности операций на ВПП и создание групп по безопасности операций на ВПП b) Способствовать разработке руководящих принципов, правил и курсов подготовки, обеспечивающих ситуационную осведомленность диспетчеров, пилотов и водителей транспортных средств в контролируемой зоне c) Обеспечить эффективное использование соответствующих технических средств для повышения ситуационной осведомленности, таких как движущиеся карты аэропорта (АММ) с повышенной разрешающей способностью, электронные полетные планшеты (EFB), системы технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EVS) и коллиматорные индикаторы (HUD), усовершенствованные системы управления наземным движением и контроля за ними (A-SMGCS), огни линии "стоп" и автономные системы предупреждения о несанкционированном выезде на ВПП (ARIWS) d) Сертифицировать аэродромы в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО, а также Дос 9981 "PANS-Аэродромы" e) Обеспечить использование стандартной фразеологии в соответствии с применимыми правилами государства и положениями ИКАО (например, Дос 9432 "Руководство по радиотелефонной связи") f) Обеспечить выявление и публикацию в сборнике аэронавигационной информации (AIP) опасных участков на аэродромах g) Обеспечить разработку и реализацию соответствующих стратегий устранения опасных факторов или снижения рисков, связанных с выявленными опасными участками 2. Удостовериться в эффективности SEI посредством анализа MOR, VOR и на основании результатов расследований происшествий/инцидентов (применять методику управления безопасностью полетов) 3. Выявлять дополнительные способствующие факторы, например: a) Полеты в условиях низкой видимости

	b) Сложная или несовершенная структура аэродрома c) Сложность движения (несколько параллельных очередей на исполнительный старт) d) Временные разрешения e) Одновременное использование пересекающихся ВПП f) Поздняя выдача или поздние изменения разрешений на вылет g) Использование фразеологии (например, нестандартная или стандартная, путаница с позывными) h) Одновременное использование нескольких языков для связи с органом УВД i) Знание английского языка, несмотря на введение ИКАО системы проверки владения авиационным английским языком j) Не отвечающая требованиям программа оценки и подготовки водителей транспортных средств на площади маневрирования 4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении RI 5. Проводить постоянные оценки эффективности SEI
Справочный материал	— Приложение 14 "Аэродромы", том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" — Дос 8168. Правила аэронавигационного обслуживания "Производство полетов воздушных судов" (PANS-OPS) — Дос 9981. Правила аэронавигационного обслуживания "Аэродромы" (PANS- Аэродромы) — Дос 9432. Руководство по радиотелефонной связи — Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов — Дос 9870. Руководство по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП — Глобальный план действий ИКАО по безопасности операций на ВПП — Справочник ИКАО для группы по безопасности операций на ВПП — Комплект IKit ИКАО по безопасности операций на ВПП — RASG — Содействие повышению безопасности полетов в рамках ЕАБП — Группа по безопасности полетов коммерческой авиации, меры по повышению безопасности полетов и предотвращению RI — RSOO — iSTARS

	— Доклад ИКАО о безопасности полетов — Группа CAST/ИКАО по общей классификации — Доклад ИАТА о безопасности полетов — Безопасность операций на ВПП (ИАТА) — Фонд безопасности полетов — Skybrary — ЕВРОКОНТРОЛЬ Европейский план действий по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП (https://www.eurocontrol.int/publication/european-action-plan-prevention-runwayincursions-eappri)
--	---

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с RI
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению RI: a) Содействовать разработке и внедрению государственной программы безопасности операций на ВПП и созданию групп по безопасности операций на ВПП b) Способствовать введению руководящих принципов, правил и подготовки персонала для обеспечения ситуационной осведомленности диспетчеров, пилотов и водителей транспортных средств в контролируемой зоне c) Способствовать эффективному использованию соответствующих технических средств для повышения ситуационной осведомленности, таких как АММ с повышенной разрешающей способностью, EFB, EVS и HUD, A-SMGCS, огни линии "стоп" и ARIWS d) Способствовать сертификации аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО, а также Дос 9981 "PANS-Аэродромы" e) Способствовать использованию стандартной фразеологии в соответствии с применимыми государственными правилами и положениями ИКАО (например, Дос 9432 "Руководство по радиотелефонной связи") f) Способствовать выявлению и публикации в AIP опасных участков на аэродромах g) Способствовать реализации соответствующих стратегий, направленных на устранение опасных факторов или снижение рисков, связанных с выявленными опасными участками 2. Удостовериться в эффективности SEI в регионе на основании данных, предоставляемых государствами и отраслью (применять методику управления безопасностью полетов)

	3. Выявить дополнительные способствующие факторы, например: a) Полеты в условиях низкой видимости b) Сложная или несовершенная структура аэродрома c) Сложность движения (несколько параллельных очередей на исполнительный старт) d) Временные разрешения e) Одновременное использование пересекающихся ВПП f) Поздняя выдача или поздние изменения разрешений на вылет g) Использование фразеологии (например, нестандартная или стандартная, путаница с позывными) h) Одновременное использование нескольких языков для связи с органом УВД i) Знание английского языка, несмотря на введение ИКАО системы проверки владения авиационным английским языком j) Не отвечающая требованиям программа подготовки и оценки водителей транспортных средств на площади маневрирования 4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении RI 5. Проводить постоянные оценки эффективности SEI
Справочный материал	— Приложение 14 "Аэродромы", том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" — Дос 8168. Правила аэронавигационного обслуживания "Производство полетов воздушных судов" (PANS-OPS) — Дос 9981. Правила аэронавигационного обслуживания. "Аэродромы" (PANS- Аэродромы) — Дос 9432. Руководство по радиотелефонной связи — Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов — Дос 9870. Руководство по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП — Глобальный план действий ИКАО по безопасности операций на ВПП — Справочник ИКАО для группы по безопасности операций на ВПП — Комплект IKit ИКАО по безопасности операций на ВПП — RASG — Содействие повышению безопасности полетов в рамках ЕАБП — Группа по безопасности полетов коммерческой авиации, меры по повышению безопасности полетов и предотвращению RI

	— RSOO — iSTARS — Доклад ИКАО о безопасности полетов — Группа CAST/ИКАО по общей классификации — Доклад ИАТА о безопасности полетов — Безопасность операций на ВПП (ИАТА) — Фонд безопасности полетов — Skybrary — ЕВРОКОНТРОЛЬ Европейский план действий по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП (https://www.eurocontrol.int/publication/european-action-plan-prevention-runwayincursions-eappri)
--	---

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с RI
<i>Заинтересованная сторона</i>	Отрасль
<i>Действия</i>	1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению RI: a) Активное участие в программах безопасности операций на ВПП и в группах по безопасности операций на ВПП b) Руководящие принципы, правила и подготовка персонала, обеспечивающие ситуационную осведомленность диспетчеров, пилотов и водителей транспортных средств в контролируемой зоне c) Эффективное использование соответствующих технических средств для повышения ситуационной осведомленности, таких как АММ с повышенной разрешающей способностью, EFB, EVS и HUD, A-SMGCS, огни линии "стоп" и ARIWS d) Соблюдать относящиеся к ВПП положения тома I Приложения 14 ИКАО, а также Дос 9981 "PANS-Аэродромы" e) Использование стандартной фразеологии в соответствии с применимыми государственными правилами и положениями ИКАО (например, Дос 9432 "Руководство по радиотелефонной связи") f) Выявление и опубликование в AIP опасных участков на аэродромах g) Соответствующие стратегии устранения опасных факторов, связанных с выявленными опасными участками 2. Удостовериться в эффективности SEI посредством анализа данных* УВД и информации от заинтересованных сторон (применять методику управления безопасностью полетов)

	3. Выявлять дополнительные способствующие факторы, например: a) Полеты в условиях низкой видимости b) Сложная или несовершенная структура аэродрома c) Сложность движения (несколько параллельных очередей на исполнительный старт) d) Временные разрешения e) Одновременное использование пересекающихся ВПП f) Поздняя выдача или поздние изменения разрешений на вылет g) Использование фразеологии (например, нестандартная или стандартная, путаница с позывными) h) Одновременное использование нескольких языков для связи с органом УВД i) Знание английского языка, несмотря на введение ИКАО системы проверки владения авиационным английским языком j) Не отвечающая требованиям программа подготовки и оценки водителей транспортных средств на площади маневрирования 4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении RI 5. Проводить постоянные оценки эффективности SEI <i>*Записи, число конфликтных ситуаций, обнаруженных системой SMGCS.</i>
Справочный материал	— Приложение 14 "Аэродромы", том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" — Дос 8168. Правила аэронавигационного обслуживания "Производство полетов воздушных судов" (PANS-OPS) — Дос 9981. Правила аэронавигационного обслуживания "Аэродромы" (PANS- Аэродромы) — Дос 9432. Руководство по радиотелефонной связи — Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов — Дос 9870. Руководство по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП — Глобальный план действий ИКАО по безопасности операций на ВПП — Справочник ИКАО для группы по безопасности операций на ВПП — Комплект IKit ИКАО по безопасности операций на ВПП — RASG — Содействие повышению безопасности полетов в рамках ЕАБП

	— Группа по безопасности полетов коммерческой авиации, меры по повышению безопасности полетов и предотвращению RI — RSOO — iSTARS — Доклад ИКАО о безопасности полетов — Группа CAST/ИКАО по общей классификации — Доклад ИАТА о безопасности полетов — Безопасность операций на ВПП (ИАТА) — Фонд безопасности полетов — Skybrary — ЕВРОКОНТРОЛЬ Европейский план действий по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП (https://www.eurocontrol.int/publication/european-action-plan-prevention-runwayincursions-eappri)
--	---

Добавление С

ПОДДЕРЖКА РЕАЛИЗАЦИИ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

В настоящем добавлении приведены ресурсы и инструментарий для поддержки реализации, которыми могут воспользоваться государства. Поддержка реализации предусматривает такие функциональные возможности, как программы ИКАО, электронный инструментарий, продукцию и услуги. В дополнение к изданиям, указанным в Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов, эти ресурсы и инструментарий могут использоваться заинтересованными сторонами для оказания помощи в реализации инициатив по повышению безопасности полетов (SEI) в поддержку целей ГПБП. В настоящем добавлении содержится неполный перечень ресурсов и инструментария ИКАО, которыми могут воспользоваться государства на добровольной основе для решения общих проблем, выявленных в ГПБП. Дополнительная информация о всех видах поддержки реализации со стороны ИКАО размещена на веб-сайте ИКАО: www.icao.int.

2. ИНИЦИАТИВА "НИ ОДНА СТРАНА НЕ ОСТАЕТСЯ БЕЗ ВНИМАНИЯ"

2.1 Совет ИКАО решил, что при осуществлении своей деятельности, связанной с реализацией, ИКАО следует уделить основное внимание государствам с высоким числом авиационных происшествий или угроз авиационной безопасности и рассмотреть вопрос о том, как лучше стимулировать развитые государства оказывать более всестороннюю помощь развивающимся государствам. Совет также постановил, что ИКАО следует оказывать непосредственную помощь развивающимся государствам, играя более активную роль в координации деятельности между развитыми и развивающимися государствами и помогая генерировать необходимую со стороны государства политическую волю объединять ресурсы, участвовать в региональной деятельности, образовывать добровольные фонды и наращивать потенциал.

2.2 В рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) осуществляется координация деятельности ИКАО и заинтересованных сторон по оказанию помощи государствам во внедрении Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS). Основная цель заключается в обеспечении более согласованного внедрения в глобальном масштабе с тем, чтобы все государства имели возможность получить значительные социально-экономические выгоды от безопасного и надежного воздушного транспорта.

2.3 Инициатива NCLB также подчеркивает стремление ИКАО решить вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC), которые были выявлены в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, а также реализовать другие цели, связанные с безопасностью полетов, авиационной безопасностью и эмиссией. Дополнительную информацию об этой инициативе можно получить на сайте: www.icao.int/about-icao/NCLB.

3. ВЕБ-САЙТ ГПБП

На специальном веб-сайте ГПБП ИКАО содержится последний вариант ГПБП на всех официальных языках ИКАО. На веб-сайте также размещен инструментарий, который способствует реализации ГПБП на региональном и национальном уровнях. Такой инструментарий включает шаблоны для разработки национальных и региональных планов обеспечения безопасности полетов с привязкой к осуществляемой RASG деятельности. Дополнительная информация содержится на веб-сайте ГПБП: www.icao.int/gasp.

4. КОМПЛЕКСНАЯ СИСТЕМА АНАЛИЗА И ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ДАННЫХ О ТЕНДЕНЦИЯХ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

4.1 Будущая авиационная система будет становиться все более автоматизированной и намного более сложной, что потребует использования проактивного моделирования рисков. Такой подход позволит авиационному сообществу в режиме реального времени осуществлять эффективный мониторинг авиационной системы и вносить необходимые коррективы для поддержания желательного уровня безопасности полетов.

4.2 ИКАО усовершенствовала и расширила онлайн-доступ в режиме реального времени к обновленной информации о безопасности полетов посредством комплексной системы анализа и представления данных о тенденциях в области безопасности полетов (iSTARS). Текущая версия iSTARS (iSTARS 3.0, называемая также SPACE) включает целый диапазон авиационных данных. Цель этой инициативы – поддержать проактивное управление безопасностью полетов. Кроме того, используя платформу iSTARS, ИКАО предоставляет значительную часть своих данных по безопасности полетов в формате, позволяющем производить автоматический запрос и поиск информации. Государства могут зарегистрироваться для получения доступа к iSTARS 3.0 на <http://portal.icao.int>. Информация об iSTARS, в том числе о порядке регистрации, размещена на сайте ИКАО: www.icao.int/safety/istars/pages/intro.aspx.

5. iMPLEMENT

5.1 В рамках NCLB "iMPLEMENT" – это инициатива, которая предоставляет государствам и регионам приоритизированный набор рекомендаций по реализации в целях получения максимальных социально-экономических выгод при минимальных расходах. iMPLEMENT состоит из ряда онлайн-программных приложений ИКАО, которые способствуют принятию основанных на фактических данных решений в авиационной области. Она предназначена для оказания помощи генеральным директорам гражданской авиации и министрам транспорта в:

- a) оценке текущего состояния авиации в их государстве;
- b) выборе оптимальных решений для поддержания или повышения авиационного потенциала в государстве;
- c) оценке потребностей авиационной системы в плане финансов, персонала и инфраструктуры и в выявлении и получении ресурсов в рамках существующих национальных, региональных и глобальных механизмов;
- d) демонстрации реальных дополнительных преимуществ авиационной деятельности в государстве и социально-экономических выгод от инвестиций в авиацию.

5.2 Государства могут подготовить доклад высокого уровня с указанием информации о государстве с помощью нескольких программных приложений, содержащихся в iMPLEMENT, которые могут помочь

государствам приоритизировать свою деятельность на основе решений с учетом фактических данных. Она также предоставляет экономически обоснованную модель для определения социально-экономического воздействия развития авиации. Дополнительная информация об iMPLEMENT содержится на веб-сайте ИКАО: www.icao.int/implement.

5.3 "Центр поиска решений" – это онлайн-приложение, которое генерирует отчеты с перечнем выводов, вытекающих из вопросов протокола (ВП) в рамках УППКБП, и предоставляет рекомендации по решению проблем в каждом из этих выводов. Он предназначен для оказания помощи государствам устранять недостатки в выводах ВП с помощью наиболее подходящих для них решений. Такие решения подразделены на четыре типа:

- a) Подготовка персонала: курсы или учебные центры, проводящие подготовку по конкретному вопросу.
- b) Инструментарий: программное обеспечение, базы данных или онлайн-средства, которые предоставляют решение проблемы в выводе.
- c) Программы: глобальные, региональные и частные программы, предназначенные для устранения проблем с помощью рекомендаций относительно поэтапного порядка действий.
- d) Передовая практика: используемые государствами и отраслью документы, руководства, шаблоны или прочий материал о методах решения проблемы или корректирующих действиях.

5.4 Данное приложение выпущено в ходе 39-й сессии Ассамблеи и размещено на платформе iSTARS в рамках защищенной платформы ИКАО. В настоящее время региональные бюро анализируют и совершенствуют указанные решения.

6. ОНЛАЙНОВАЯ ПЛАТФОРМА МЕХАНИЗМА НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА В РАМКАХ УППКБП

6.1 Онлайн-платформа (OLF) механизма непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках УППКБП – это комплект веб-интегрированных приложений и централизованных систем баз данных, который позволяет собирать относящуюся к безопасности полетов информацию и документацию из различных источников и осуществляет мониторинг и генерирует отчеты о мероприятиях ИКАО и государств-членов по контролю за обеспечением безопасности полетов. Специальный веб-сайт дает государствам доступ к OLF для:

- a) заполнения/обновления вопросника об авиационной деятельности государства;
- b) заполнения/обновления контрольных перечней соблюдения положений через электронную систему уведомления о различиях;
- c) заполнения/обновления контрольного перечня самооценки в рамках МНМ УППКБП;
- d) заполнения/обновления плана корректирующих действий (ПКД) государства;
- e) ответов на запросы о представлении обязательной информации;
- f) доступа ко всей относящейся к безопасности полетов информации, получаемой в результате мероприятий в рамках МНМ УППКБП.

6.2 Дополнительная информация о OLF размещена на веб-сайте ИКАО: www.icao.int/usoap.

7. УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

7.1 Инструмент для создания основы ГосПБП

Инструмент для создания основы ГосПБП базируется на подгруппе ВП УППКБП, которые считаются критически важными для эффективного внедрения государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП). В дополнение к результатам анализа пробелов ГосПБП инструмент для создания основы ГосПБП позволяет государствам установить положение дел с этими основными ВП ГосПБП и включить их решения в свой план внедрения ГосПБП. Данный инструмент был разработан для оказания помощи государствам в создании прочной основы для контроля за обеспечением безопасности полетов, а также оказания поддержки деятельности ИКАО в части оценки прогресса внедрения ГосПБП и выявления областей, в которых государствам требуется помощь. Инструмент для создания основы ГосПБП размещен в iSTARS.

7.2 Веб-сайт внедрения системы управления безопасностью полетов

Признавая существующие проблемы при внедрении ГосПБП и систем управления безопасностью полетов (СУБП), веб-сайт внедрения системы управления безопасностью полетов (SMI) служит хранилищем многочисленных примеров и инструментов, предоставленных государствами и поставщиками обслуживания в качестве дополнения к четвертому изданию *Руководства по управлению безопасностью полетов* (Doc 9859). Веб-сайт SMI включает несколько обновленных примеров из предыдущего издания данного руководства. На постоянной основе осуществляется сбор, анализ и размещение на веб-сайте дополнительных примеров. В этой связи государствам и неправительственным организациям предлагается представлять практические примеры и инструменты. Дополнительная информация размещена на веб-сайте SMI www.icao.int/SMI.

8. ГЛОБАЛЬНАЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

8.1 В связи с ростом проблем, связанных с контролем за обеспечением безопасности полетов, ИКАО занимается разработкой и внедрением глобальной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS) в рамках ГПБП. GASOS будет представлять собой добровольный механизм стандартизированной оценки и признания организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (SOO), таких как ведомства гражданской авиации (ВГА) государства, региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и другие механизмы с участием государств (например, программы COSCAP ИКАО, региональные ВГА и т. д.), а также организации по расследованию авиационных происшествий (AIO), например, полномочные органы по расследованию авиационных происшествий (AIA) и региональные организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO). GASOS нацелена на то, чтобы позволить государствам делегировать функции по обеспечению безопасности полетов признанным ИКАО SOO, но в то же время сохраняя обязательства и ответственность государств за контроль за обеспечением безопасности полетов согласно Конвенции о международной гражданской авиации. Дополнительная информация о GASOS размещена на веб-сайте ИКАО www.icao.int/gasos.

8.2 Форум RSOO, состоявшийся в Свазиленде в марте 2017 года, поддержал предложенную ИКАО глобальную стратегию и план действий по совершенствованию RSOO. Одним из ключевых мероприятий, включенных в план действий, явилось создание GASOS. Концепция GASOS была поддержана на совещаниях генеральных директоров гражданской авиации всех регионов.

8.3 Основная цель создания GASOS заключается в повышении потенциала государств в области контроля за обеспечением безопасности полетов и управления безопасностью полетов за счет:

- а) предоставления возможности государствам делегировать по необходимости функции обеспечения безопасности полетов компетентным SOO и AIO, которые были проверены и признаны ИКАО;
- б) усиления существующих SOO и AIO в целях повышения действенности и эффективности их поддержки государств.

8.4 Ожидаемые преимущества GASOS включают:

- а) повышение потенциала государств в области контроля за обеспечением безопасности полетов за счет делегирования функций обеспечения безопасности полетов компетентным организациям через GASOS, позволяя тем самым дальнейшую реализацию эффективных государственных программ по обеспечению безопасности полетов;
- б) усиление RSOO и других существующих региональных механизмов и наделение их полномочиями для эффективного выполнения функций по обеспечению безопасности полетов от имени государств;
- с) повышение общей эффективности обеспечения безопасности полетов в результате укрепления потенциала в мировом масштабе в области обеспечения безопасности полетов и управления безопасностью полетов.

9. ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ

9.1 Программа технической помощи ИКАО делает акцент на помощи государствам, которые нуждаются в поддержке в деле устранения недостатков в области безопасности полетов, выявленных в ходе УППКБП. ИКАО содействует реализации данной программы во взаимодействии с государствами, неправительственными организациями, финансовыми учреждениями и отраслью.

9.2 С помощью имеющихся ресурсов был разработан ряд проектов технической помощи, в результате чего многие государства получили пользу от данной программы путем повышения своего потенциала в области контроля за обеспечением безопасности полетов, включая разрешение SSC в некоторых государствах, что было валидировано в ходе мероприятий МНМ УППКБП.

9.3 С тем, чтобы ИКАО могла продолжить оказывать поддержку государствам в этой области, важным источником финансирования мероприятий по технической помощи являются взносы доноров, включая государства, неправительственные организации и отрасль.

10. ФОНД БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

10.1 Инициативы ИКАО в области обеспечения безопасности полетов все шире используются эффективным и действенным образом. ИКАО учредила Фонд безопасности полетов (SAFE), который позволяет собирать и использовать добровольные взносы государств и доноров. SAFE предназначен для расширения помощи государствам, сталкивающимся с проблемами в деле внедрения SARPS.

10.2 За счет SAFE можно финансировать три типа проектов:

- а) связанные с обеспечением безопасности полетов проекты, на осуществление которых государства не могут иным образом выделить или получить необходимые финансовые

ресурсы. Основное направление деятельности – устранить выявленные в ходе УППКБП недостатки в области безопасности полетов или уменьшить их последствия;

- b) проекты, определенные с помощью существующих механизмов, используемых на глобальном уровне (например, RASG);
- c) фигурирующие в бизнес-плане ИКАО проекты в области обеспечения безопасности полетов, которые не финансируются.

10.3 Для мобилизации ресурсов в фонд SAFE ИКАО разработала стратегию, согласно которой она обращается к государствам-донорам, а также к отрасли с просьбой делать взносы для расширения помощи государствам. Дополнительная информация о SAFE размещена на веб-сайте ИКАО: www.icao.int/safe.

11. ПАРТНЕРСКИЕ ОТНОШЕНИЯ ДЛЯ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

ИКАО играет ведущую роль в укреплении партнерских отношений с государствами, неправительственными организациями, региональными организациями по обеспечению безопасности полетов, финансовыми учреждениями и отраслью в целях наращивания потенциала для оказания помощи государствам в управлении деятельностью гражданской авиации. В связи с этим на второй Конференции высокого уровня по безопасности полетов 2015 года (HLSC 2015) было создано партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP). ASIAP служит платформой для координации усилий партнеров в части обмена информацией, сотрудничества в целях оказания помощи и поддержки стратегии мобилизации ресурсов. Предполагается, что в результате тесной координации действий в рамках этого механизма расширятся возможности по оказанию помощи государствам, что будет способствовать повышению уровня безопасности полетов на глобальном и региональном уровнях. Дополнительная информация о ASIAP размещена на веб-сайте ИКАО: www.icao.int/asiap.

12. ИНСПЕКТОРЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

12.1 Некоторые государства – члены ИКАО не в состоянии выполнить свои обязательства по контролю за обеспечением безопасности полетов из-за нехватки авиационного персонала, обладающего узкоспециализированными техническими знаниями для выполнения определенных служебных функций и задач. В ИКАО поступили предложения решить эту проблему путем разработки действенного и эффективного метода обмена на временной основе квалифицированным техническим персоналом между государствами – членами ИКАО.

12.2 Для оказания помощи государствам в выполнении их обязательств по обеспечению безопасности полетов согласно требованиям Конвенции о международной гражданской авиации разрабатывается инициатива ИКАО, направленная на признание программы подготовки инспекторов по безопасности полетов гражданской авиации (CASI) на глобальном уровне. Когда эта программа будет введена в действие, CASI, которые успешно прошли данную программу, будут признаны ИКАО квалифицированными инспекторами, способными выполнять конкретные задачи и знающими соответствующие положения и инструктивный материал ИКАО.

12.3 В *Руководстве по квалификационным требованиям к инспекторам по безопасности полетов гражданской авиации* (Doc 10070) содержится инструктивный материал о подготовке и поддержанию уровня квалификации компетентного кадрового состава CASI. Руководство делает акцент на уровне квалификации, который должны продемонстрировать CASI при выполнении своих обязанностей с целью повысить сегодня

эффективность мероприятий государства по контролю и лучше подготовиться к удовлетворению его потребностей в области контроля в будущем.

12.4 Для того чтобы помочь государствам в определении потребностей их ВГА, ИКАО разработала инструмент людских ресурсов (HR) для ВГА. Инструмент HR ВГА состоит из трех основных частей: инструмент базового уровня; инструмент планирования людских ресурсов и инструктивный материал по организационной структуре. Инструмент базового уровня позволяет государствам рассчитать число инспекторов, необходимых для выполнения их обязательств по контролю за обеспечением безопасности полетов, исходя из базового уровня других государств. Инструмент планирования людских ресурсов позволяет государствам рассчитать свои потребности в кадрах. Инструктивный материал по организационной структуре содержит различные подходы к управлению безопасностью полетов и позволяет обмениваться передовой практикой.

13. ПРОЧИЕ ИНИЦИАТИВЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ, ДОПОЛНЯЮЩИЕ ГПБП

Помимо ресурсов и инструментария, приведенных в настоящем добавлении, существует несколько инициатив ИКАО, которыми могут воспользоваться государства, регионы и отрасль для повышения безопасности полетов. Эти инициативы дополняют инициативы, содержащиеся в Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов. В приведенных ниже разделах содержится неполный перечень таких инициатив. Дополнительная информация об инициативах ИКАО по обеспечению безопасности полетов размещена на веб-сайте ИКАО: www.icao.int/safety.

14. ПРОГРАММА ФОРМИРОВАНИЯ СЛЕДУЮЩЕГО ПОКОЛЕНИЯ АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ

14.1 В ближайшие десятилетия спрос на квалифицированный авиационный персонал, к которому относятся, например, пилоты, специалисты по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчеры УВД, необходимо будет приводить в соответствие с планами поставок воздушных судов и ожидаемыми объемами воздушного движения. В документе *"Глобальные и региональные прогнозы на 20-летний период"* (Дос 9956) количество новых специалистов, которых необходимо готовить каждый год, сравнивается с образовательными возможностями существующей инфраструктуры подготовки кадров для определения вероятного дефицита или излишка специалистов во всем мире и в регионах.

14.2 ИКАО совместно с ключевыми заинтересованными сторонами работает в рамках программы NGAP над проблемой прогнозируемой нехватки авиационных специалистов. Программа NGAP была введена в действие с целью обеспечить наличие достаточного числа квалифицированных и компетентных авиационных специалистов для организации, эксплуатации и поддержания функционирования будущей авиационной системы. Это имеет исключительно важное значение, поскольку значительное число авиационных специалистов нынешнего поколения в скором времени выйдет на пенсию. Кроме того, возможность получения доступного обучения и образования становится все более проблематичной, а авиация конкурирует с другими отраслями за привлечение специалистов высокой квалификации. Отсутствие стандартных профессиональных знаний в некоторых авиационных дисциплинах и неосведомленность "следующего поколения" о существующих видах авиационных профессий усугубляют проблему.

14.3 ИКАО проводит работу по повышению информированности о скорой нехватке персонала путем прогнозирования глобальных и региональных потребностей в кадрах и оказания помощи мировому авиационному сообществу в привлечении, обучении, подготовке и удержании следующего поколения авиационных специалистов. В рамках программы NGAP ИКАО предоставляет информацию о подготовке прогнозов, стратегиях, передовой практике, инструментах планирования, а также рекомендации для привлечения и формирования следующего поколения авиационных специалистов. Инструктивный материал ИКАО предназначен для оказания

помощи государствам в разработке национальных планов NGAP, которые обеспечат удовлетворение на национальном уровне спроса на квалифицированный технический персонал. Государства могут включить свой план по NGAP в качестве составной части своего национального плана обеспечения безопасности полетов. Дополнительная информация о программе NGAP приводится на сайте ИКАО: www.icao.int/ngap.

15. КВАЛИФИКАЦИОННАЯ СИСТЕМА ПОДГОТОВКИ И ОЦЕНКИ

В 2017 году ИКАО приступила к работе над пересмотром положений о квалификационной системе подготовки и оценки в отношении нескольких категорий авиационных специалистов, в том числе: пилотов; членов кабинного экипажа; диспетчеров УВД; персонала по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения; персонала по техническому обслуживанию воздушных судов и полетных диспетчеров/сотрудников по обеспечению полетов. Была создана Целевая группа по квалификационной системе подготовки и оценки (CBTA-TF), состоящая из экспертов в данном вопросе для оказания помощи ИКАО в пересмотре существующих положений ИКАО, касающихся квалификационной системы подготовки и оценки в соответствии с поправкой 5 к Дос 9868 "*Правила аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала (PANS-TRG)*", которая начинает применяться в ноябре 2020 года. В данной поправке уточняются относящиеся к квалификационным требованиям определения и устанавливается их взаимозависимость. В ней также изложена методика определения квалификационных требований и их компонентов. Данный пересмотр положений способствует эффективной реализации квалификационной системы подготовки и оценки и создает основу для объединения всех относящихся к квалификационной подготовке инициатив. Государства, которые решают включить квалификационную систему подготовки и оценки в свои национальные правила в отношении конкретных авиационных дисциплин, должны внести в них изменения, вытекающие из поправок к положениям и инструктивному материалу ИКАО, разработанным Группой CBTA-TF. К таким документам, в частности, относятся:

- a) Приложение 1. *Выдача свидетельств авиационному персоналу*;
- b) Дос 9868. *Правила аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS TRG)*;
- c) Дос 9379. *Руководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу и управлению этой системой*;
- d) Дос 9841. *Руководство по утверждению учебных организаций*;
- e) Дос 9941. *Руководство по разработке учебных программ "Методика квалификационной системы подготовки"*;
- f) Дос 9995. *Руководство по подготовке персонала на основе анализа фактических данных*;
- g) Дос 10002. *Руководство по обучению членов кабинного экипажа с учетом аспектов обеспечения безопасности*;
- h) Дос 10011. *Руководство по подготовке для предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них*;
- i) Дос 10056. *Руководство по квалификационной системе подготовки и оценки диспетчеров управления воздушным движением*;
- j) Дос 10057. *Руководство по квалификационной системе подготовки и оценки персонала по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения*;

- к) Дос 10070. *Руководство по квалификационным требованиям к инспекторам по безопасности полетов гражданской авиации;*
- л) Дос 10098. *Руководство по подготовке персонала по техническому обслуживанию воздушных судов;*
- м) Дос 10106. *Руководство по квалификационной подготовке и оценке полетных диспетчеров.*

16. БЕЗОПАСНОСТЬ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП

16.1 ИКАО координирует глобальную деятельность по повышению безопасности операций на ВПП. Программа ИКАО по обеспечению безопасности операций на ВПП предусматривает тесное сотрудничество с организациями-партнерами, включая: МСА, КАНСО, ЕАБП, ЕВРОКОНТРОЛЬ, Федеральное авиационное управление (ФАУ); Фонд безопасности полетов (FSF); ИАТА, МСДА, Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА); Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА); Международную федерацию ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международную федерацию ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА).

16.2 Руководимая ИКАО программа по безопасности операций на ВПП поддерживает разработку государственных программ по безопасности операций на ВПП и создание на аэродромах multidisciplinary групп по безопасности операций на ВПП на основе взаимодействия между регулятивными органами, заинтересованными сторонами в области организации воздушного движения и эксплуатации аэродромов, эксплуатантами воздушных судов, конструкторскими организациями и организациями-изготовителями. В рамках программы используются разработанные специалистами по безопасности полетов новаторские подходы, направленные на постоянное уменьшение рисков, связанных с этапами взлета и посадки, а также с движением на земле. Комплект инструментов ИКАО по безопасности операций на ВПП включает такие инструменты, как разработанный ИКАО *Справочник группы по безопасности операций на ВПП*.

16.3 Внедрение в регионах осуществляется посредством RASG и координируется региональными бюро ИКАО с участием всех организаций-партнеров и приводится в соответствие с ГПБП и региональными целями и задачами. Штаб-квартира ИКАО по согласованию со своими партнерами дает инструктивные указания и оказывает поддержку в мировом масштабе. Дополнительная информация, включая Глобальный план действий по безопасности операций на ВПП, содержится на сайте ИКАО: www.icao.int/safety/runwaysafety.

17. БЕЗОПАСНОСТЬ В ПАССАЖИРСКОМ САЛОНЕ

17.1 Безопасность в пассажирском салоне способствует предотвращению происшествий и инцидентов, защите находящихся на борту воздушного судна людей за счет проактивного управления безопасностью полетов, что включает выявление опасных факторов и управление рисками для безопасности полетов, и повышению вероятности выживаемости в случае аварийной ситуации. Главная роль членов каabinного экипажа заключается в эвакуации из воздушного судна в случае авиационного происшествия. Такая роль способствует достижению желательной цели сведения к нулю числа погибших путем обеспечения безопасности пассажиров. Кроме того, члены каabinного экипажа также играют важную проактивную роль в управлении безопасностью полетов, что способствует предотвращению авиационных происшествий. Такая роль, в частности, включает:

- а) предотвращение эскалации инцидентов в салоне, например, задымление или пожар;

- b) информирование летного экипажа о нештатных ситуациях, наблюдаемых в салоне или относящихся к воздушному судну, например, проблемы с наддувом в салоне, аномалии в работе двигателей и загрязнение критических поверхностей;
- c) предотвращение незаконного вмешательства и управление ситуациями, связанными с поведением пассажиров, которые могут поставить под угрозу безопасность полета, например, попытка угона воздушного судна.

17.2 Исследовательская группа ИКАО по безопасности в пассажирском салоне (ICSG) является международной объединенной группой с участием представителей отрасли и регламентирующих органов, которая состоит из экспертов по безопасности в пассажирском салоне от ВГА, авиакомпаний, изготовителей воздушных судов и неправительственных организаций. ICSG представляет собой группу экспертов, которая консультирует ИКАО по вопросам безопасности в пассажирском салоне и оказывает помощь в разработке или пересмотре требований, инструктивного материала и мер по внедрению, направленных на повышение безопасности в пассажирском салоне в мировом масштабе. После разработки в 2012 году специальной инициативы ИКАО по безопасности в пассажирском салоне ИКАО подготовила несколько инструктивных материалов, включая:

- a) Дос 10002. *Руководство по обучению членов каabinного экипажа с учетом аспектов обеспечения безопасности*;
- b) Дос 9481. *Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах* (обновленный для включения порядка действий каabinного экипажа в случае возгорания литиевых батарей);
- c) Cir 340. *Инструктивное указание по расширенному использованию портативных электронных устройств*;
- d) Дос 10049. *Руководство по утверждению и использованию детских удерживающих систем*;
- e) Cir 344. *Инструктивное указание по обучению, подготовке персонала и представлению данных о событиях, связанных с появлением паров* (которые включают касающиеся каabinного экипажа правила и подготовку);
- f) Дос 10062. *Руководство по расследованию связанных с безопасностью в салоне аспектов авиационных происшествий и инцидентов* (с акцентом на факторы выживаемости при расследованиях);
- g) Дос 10072. *Руководство по установлению требований к минимальному составу каabinного экипажа*;
- h) Дос 10086. *Руководство по информации и инструкциям для обеспечения безопасности пассажиров*;
- i) Дос 10111. *Руководство по внедрению и использованию каabinных электронных полетных планшетов*;
- j) Cir 352. *Инструктивное указание по подготовке каabinного экипажа в области выявления торговли людьми и реагирования на нее (УВКПЧ ООН–ИКАО)*, разработанные совместно с Управлением Верховного комиссара Организации Объединенных Наций (ООН) по правам человека (УВКПЧ).

17.3 Дополнительная информация об инициативах ИКАО в области безопасности в пассажирском салоне размещена на веб-сайте ИКАО: www.icao.int/cabinsafety.

18. ТРАНСГРАНИЧНАЯ ПЕРЕДАЧА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

18.1 Существующие нормативные рамки, относящиеся к трансграничным передачам воздушных судов, были разработаны в то время, когда фактически все коммерческие воздушные суда непосредственно приобретались их эксплуатантами, которые затем оставляли такие воздушные суда в своем владении на протяжении большей части или всего срока их службы. Как таковое, изменение национальной принадлежности воздушных судов было редким явлением, и воздушные суда, как правило, оставались в рамках одной юрисдикции в течение большей части или всего срока их службы.

18.2 За последние три десятилетия эксплуатанты воздушных судов достигли значительной эффективности капитальных вложений и эксплуатационных выгод за счет аренды части парка своих воздушных судов, а не владения ими. Таким образом, ответственность за контроль за обеспечением безопасности полета данного воздушного судна все с большей вероятностью передается много раз от одного государства другому в течение срока его службы. По прогнозам некоторых экспертов из отрасли к 2030 году будет арендовано до 50 % мирового используемого парка воздушных судов. Как правило, воздушные суда арендуются на срок от семи до двенадцати лет. По окончании срока аренды арендодатель передает данное воздушное судно новому эксплуатанту, зачастую находящемуся под другой юрисдикцией. Активизация трансграничных передач (ХВТ) выявила определенные недостатки в глобальной системе, которая была разработана в то время, когда трансграничная передача воздушных судов была относительно не распространена.

18.3 ИКАО проводит структурированный анализ всех соответствующих положений по ХВТ в целях совершенствования, стандартизации и повышения эффективности процесса ХВТ. Для оказания помощи государствам и другим заинтересованным сторонам в реализации процесса ХВТ будет разработан инструктивный материал и электронный инструментарий. Кроме того, для государств, которые возможно не обладают ресурсами для эффективного проведения всех необходимых мероприятий по сертификации, надзору и прочей деятельности, связанной с трансграничной передачей воздушных судов, ИКАО разрабатывает механизм, который облегчит государствам делегирование соответствующих функций и обязанностей другим лицам или организациям. Это стандартизирует и повысит эффективность трансграничной передачи воздушных судов и в тоже время обеспечит высокий уровень безопасности полетов.

19. ГЛОБАЛЬНОЕ СЛЕЖЕНИЕ ЗА ПОЛЕТАМИ

19.1 При авиационном происшествии наивысшим приоритетом является спасение оставшихся в живых, затем извлечение погибших, обломков воздушного судна и восстановление полетных данных. Анализ полетных данных способствует проведению расследования авиационного происшествия. Он может облегчить определение причин и/или способствующих факторов и повлечь за собой меры по повышению безопасности полетов.

19.2 Для того чтобы решать указанные выше задачи, крайне важно применять эффективный и согласованный на мировом уровне метод оповещения служб поиска и спасания. Следует повысить эффективность нынешних методов оповещения служб поиска и спасания путем совершенствования ряда ключевых аспектов и разработки и внедрения глобальной комплексной системы – глобальной системы оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS), которая охватывает все этапы полета при всех обстоятельствах, включая стадию бедствия. Данная система постоянно регистрирует ход полета воздушного судна и в случае вынужденной посадки или посадки на воду определяет местоположение оставшихся в живых, воздушного судна и подлежащих восстановлению полетных данных.

19.3 Система GADSS состоит из следующих основных компонентов: слежение за воздушными судами в штатных и нештатных условиях; автономное слежение за воздушным судном, терпящим бедствие; поиск полетных данных и управление процедурами и информацией GADSS. ИКАО предприняла предварительные шаги и приняла положения, касающиеся слежения за воздушными судами, которые обязывают эксплуатанта следить за своими воздушными судами. В этих положениях рекомендуется отслеживать воздушное судно по крайней мере каждые 15 мин. в тех районах, где обслуживание воздушного движения не предоставляется. Они

применяются повсеместно как рекомендация и становятся требованием над океаническими районами. Указанные положения устанавливают пороговое значение для различных типов воздушных судов. Они также включают Стандарт, касающийся определения местоположения самолета, терпящего бедствие, который предусматривает определение местоположения происшествия в пределах радиуса 6 м. миль. У эксплуатантов имеется возможность выбрать наиболее подходящую для их типов полетов систему, которая позволяет постоянно передавать данные о местоположении воздушного судна, независимо от других бортовых систем и источника питания.

— КОНЕЦ —

ISBN 978-92-9258-839-7



9

789292

588397



ИКАО

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

ИКАО / Безопасность полетов / Аэронавигационное управление / Accident Investigation Section (AIG) /

About AIG**Accident
Investigation
Authorities
Addresses****Accident
Reporting****e-Library of Final
Reports****Protection of
Investigation
Records****Safety
Recommendation
s addressed to
ICAO****Safety
Recommendation
s of Global
Concern (SRGC)****Investigative
Technologies
and Techniques****AIG Panel****Flight Recorder**

ADREP Taxonomy

ADREP taxonomy is a compilation of attributes and the related values. Below are the more prominent attribute and value lists:

Entities and attributes

Aircraft category

Aviation operations

Damage aircraft

Descriptive factors

Explanatory factors

Мероприятия

Event phases

Geographical areas

Injury level

Landing gear type

Mass group

Occurrence category

Occurrence classes

- Specific WG
- Taxonomy for ADREP reporting
- Documents
- Related links
- Upcoming AIG Events

Organizations/Persons

Propulsion type

Поделиться ссылкой на эту страницу:

