

Европейский региональный план обеспечения полетов 2020-2022



ICAO



EASA

Предисловие Председателя EASPG

В 2020 году выходит второе издание Европейского регионального плана обеспечения безопасности полетов (EUR RASP). Со времени его первой публикации были опубликованы новый Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО и новый Европейский план обеспечения безопасности полетов (EPAS) – ГПБП 2020-2022 и EPAS 2020-2024, соответственно; которые положили начало многим изменениям. Это заставило Европейскую группу по планированию безопасности полетов (EASPG) принять на своем первом совещании в декабре 2019 года решение об обновлении EUR RASP.

Как и прежде, основной целью EUR RASP является содействие реализации целей ГПБП на региональном уровне и, следовательно, повышение уровня безопасности полетов в этом регионе (EUR) ИКАО. С этой целью цикл EUR RASP теперь приведен в соответствие с глобальным планом.

EUR RASP устанавливает первый уровень приоритетов на региональном уровне и позволяет всем 55 государствам в регионе EUR ИКАО разрабатывать свои собственные национальные планы обеспечения безопасности полетов. Данный документ создает некую сеть для обеспечения взаимодействия, поэтому координация и тесное сотрудничество являются ключевыми для поддержания его актуальности и эффективности.

Новая редакция EUR RASP группирует действия – системные и эксплуатационные – для каждой области действий. Это приводит в соответствие главу 5 EUR RASP «Действия по обеспечению безопасности» с томом II EPAS, поскольку они имеют сходные структуры и содержание, хотя каждый из этих документов соответствует своей цели. Описания действий, представленных в настоящей редакции, теперь легче читать, как и представленную дополнительную информацию, такую как справочная информация, зависимости, заинтересованные стороны (участники), владельцы, ожидаемые результаты, мониторинг и другие. В региональном плане будет предоставлен вспомогательный файл с перекрестными ссылками на действия EUR RASP и действия, описанные в EPAS.

В EUR RASP используется процесс управления рисками безопасности ЕС в интересах всех 55 государств. Это означает, что выявление и оценка вопросов безопасности, разработка мер по смягчению последствий и измерение их эффективности обеспечивают некоторую обратную связь, которая затем может быть использована для снижения системных и эксплуатационных рисков безопасности, присутствующих в Европейской авиационной системе.

В 2020 году в нашу жизнь вошел SARS-CoV-2 (COVID-19). Ранее мы не могли предвидеть влияние вируса на нашу работу и личную жизнь. Стоящие на земле воздушные суда и аэропорты, простаивающие без полетов, – это лишь малая часть того, что происходит в жизни каждого участника авиационной системы. История, скорее всего, покажет, что некоторые из них адаптировались и смогли двигаться дальше, а другие нет. Обновление EUR RASP началось в январе 2020 года и закончилось в период неопределенности, но теперь мы с нетерпением ждем возможности вернуть некоторые «старые» привычки, такие как ходить на работу в офис или отправлять наших детей в школу. Из-за связей EUR RASP с ГПБП и EPAS не было предпринято никаких конкретных мер в отношении периода восстановления, поскольку это создало бы расхождение между этими тремя документами. Вот почему я настоятельно призываю все авиационные власти инвестировать в эффективное управление рисками, расширяя их возможности в этой области.

Наша адаптивность и целеустремленность помогут нам пережить трудные времена, и в итоге мы создадим более надежную авиационную систему.

*Луис Рибейро
Председатель EASPG*

Содержание

Том I

1. Введение	6
1.1 Основные сведения, цели и принципы	6
1.2 Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)	7
1.3 Европейский план обеспечения безопасности полетов (EPAS)	8
1.4 Эксплуатационный контекст	9
2. Разработка и структура EUR-RASP	11
2.1 Как разрабатывается EUR-RASP	11
2.2 Как структурирован EUR RASP	13
2.3 Как контролируется выполнение EUR RASP	18
3. Стратегические приоритеты	19
3.1 Системная безопасность	19
3.1.1 Повышение безопасности полетов посредством усовершенствования управления безопасностью полетов	19
3.1.2 Человеческий и организационный факторы	19
3.1.3 Компетентность персонала	20
3.1.4 Влияние кибербезопасности на безопасность полетов	20
3.1.5 Гражданско-военная координация и сотрудничество	21
3.2 Эксплуатационная безопасность	23
3.2.1 Устранение рисков, связанных с безопасностью полетов самолетов, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, и с операциями NCC (некоммерческие полеты на воздушных судах со сложным двигателем, являющиеся частью деловой авиации)	23
3.2.2 Устранение рисков безопасности полетов при выполнении операций винтокрылов	25
3.2.3 Пропорциональное и эффективное устранение рисков безопасности полетов в авиации общего назначения	25
3.3 Безопасная интеграция новых технологий и концепций	26
3.3.1 Искусственный интеллект (AI)	26
3.3.2 Сертификация двигателей/воздушных судов	26
3.3.3 Обеспечение безопасной эксплуатации UAS (дронов)	27
3.3.4 Новые эксплуатационные концепции и бизнес-модели	28
3.3.5 Электрические и гибридные силовые установки, воздушные суда вертикального взлета и посадки (VTOL)	29
3.3.6 Обеспечение всепогодных полетов	30
4. Показатели и цели безопасности полетов в регионе EUR	32
5. Действия по обеспечению безопасности полетов	37
5.1 Системная безопасность	38
5.1.1 Управление безопасностью полетов	38
5.1.2 Человеческий фактор и возможности человека	47
5.1.3 Слежение за воздушными судами, спасательные операции и расследование авиационных происшествий	53
5.1.4 Влияние кибербезопасности на безопасность полетов	54
5.1.5 Надзор	57
5.2 Компетентность персонала	59
5.3 Производство полетов – самолеты	67
5.3.1 Полеты CAT & NCC	67
5.3.1.1 Сложное пространственное положение воздушного судна в полете (LOC-I)	67
5.3.1.2 Безопасность на ВПП	71
5.3.1.3 Конфликт в воздухе (возможные столкновения в воздухе)	73
5.3.1.4 Столкновение с землей	75
5.3.1.5 Обстановка на борту воздушного судна	76
5.3.1.6 Прочее	77
5.3.2 Авиационные спецработы/специализированные операции (SPO)	91
5.4 Производство полетов – винтокрылы	92

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов 2020-2022

Содержание

5.5	Производство полетов – Авиация общего назначения/для отдыха	102
5.5.1	Системные механизмы реализации	103
5.5.2	Сохранение контроля	108
5.5.3	Преодоление неблагоприятных условий погоды	109
5.5.4	Предупреждение столкновений в воздухе	111
5.5.5	Управление полетом	111
5.6	Проектирование и изготовление	112
5.7	Техническое обслуживание и управление поддержанием летной годности	114
5.8	Организация воздушного движения/аэронавигационное обслуживание	119
5.9	Аэродромы	125
5.10	Наземное обслуживание	130
5.11	Беспилотные авиационные системы (UAS)	131
5.12	Новые технологии и концепции	134
5.12.1	Новые бизнес-модели	134
5.12.2	Новые изделия, системы, технологии и операции	136
5.12.3	Всепогодные полеты (AWO)	137
Добавление А: Сокращения и определения, используемые в EUR RASP		139
Добавление В: Перечень назначенных участников EUR RASP		145

Том I

1. Введение

1.1 Основные сведения, цели и принципы

Основная цель настоящего Европейского регионального плана обеспечения безопасности полетов (далее – EUR RASP) состоит в том, чтобы сосредоточить внимание на региональных вопросах безопасности полетов как продолжения европейских усилий по повышению безопасности полетов и обеспечению соответствия стандартам ИКАО. Этот подход дополняет существующую систему разработки правил безопасности, их соблюдения и расследования авиационных происшествий и серьезных инцидентов, когда таковые происходят.

EUR RASP добавляет активный элемент в существующую систему, замыкая цикл управления безопасностью и связывая вопросы безопасности на региональном уровне с планами действий и инициативами, предпринятыми для снижения основных рисков.

EUR RASP устанавливает первый уровень приоритетов, который затем дополняется на национальном уровне национальными планами безопасности полетов в рамках государственных программ безопасности полетов. Он создает некую сеть для обеспечения взаимодействия, поэтому координация и тесное сотрудничество являются ключевыми для поддержания его актуальности и эффективности.

С 2017 года Региональное бюро ИКАО по региону EUR и EASA совместно работают над разработкой Регионального плана обеспечения безопасности полетов (RASP) на основе EPAS, что позволяет всем государствам, входящим в регион EUR, воспользоваться этим подходом. Такая «петля» обратной связи обеспечивает постоянное совершенствование процесса управления рисками и может способствовать выявлению новых проблем безопасности (дополнительную информацию о мониторинге см. в п. 2.3).

Первое издание EUR RASP, охватывающее период 2019-2023¹ гг., было выпущено 31 января 2019 г. после его утверждения на объединенном совещании координационных групп Европейской группы аэронавигационного планирования (EANPG) и Региональной группы по обеспечению безопасности полетов региона EUR (RASG-EUR) ИКАО.

Второе издание EUR RASP охватывает трехлетний период с 2020 по 2022 гг. и будет обновляться по мере необходимости.

За деятельностью по планированию следуют отчеты, в которых будет оцениваться, а также документироваться ход выполнения мероприятий.

¹ <https://www.icao.int/EURNAT/EUR%20and%20NAT%20Documents/EUR%20Documents/EUR%20RASP/EUR%20RASP%202019-2023.pdf>

1.2 Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)

EUR-RASP поддерживает цели и приоритеты ГПБП 2020-2022. Целью ГПБП является постоянное снижение уровня смертности и риска смертельных исходов путем направления разработки согласованной стратегии обеспечения безопасности полетов, а также разработки и реализации региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов. Безопасная авиационная система способствует экономическому развитию государств и их отраслей.

Концепция ГПБП заключается в достижении и поддержании желаемой цели обеспечения безопасности, заключающейся в том, чтобы с 2030 года в коммерческих полетах не было смертельных случаев. Задача этого плана заключается в постоянном улучшении показателей безопасности полетов на международном уровне посредством предоставления неких рамок сотрудничества для государств, регионов и промышленности. Это подтверждается рядом целей:

- Цель 1 – добиться постоянного снижения эксплуатационных рисков безопасности.
- Цель 2 призывает все государства укреплять свои возможности контроля за обеспечением безопасности полетов.
- Цель 3 также распространяется на отдельные государства и призывает к внедрению эффективных ГосПБП.
- Цель 4 призывает государства расширять сотрудничество на региональном уровне в целях повышения безопасности полетов.
- Цель 5 направлена на расширение использования отраслевых программ.
- Цель 6 сфокусирована на необходимости обеспечения доступности соответствующей инфраструктуры для поддержки безопасных полетов

Для достижения целей ГПБП властям государства необходимо предоставить достаточные ресурсы и квалифицированный технический персонал для эффективной реализации государственных инициатив по повышению безопасности полетов (SEI).

EUR RASP, в частности, рассматривает цели ГПБП по повышению уровня безопасности полетов в авиации. ИКАО, основываясь на результатах аудита в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полётов (УППКБП), определила, что неспособность государств эффективно контролировать авиационные операции остается глобальной проблемой безопасности полетов. Таким образом, цели ГПБП требуют от государств создания надежных и устойчивых систем контроля за обеспечением безопасности полетов, которые должны постепенно превращаться в более совершенные средства управления безопасностью полетов. Эти цели приведены в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО (SARPS) по внедрению ГосПБП государствами и систем управления безопасностью полетов (СУБП) поставщиками услуг; они рассматриваются в EUR RASP в разделе 5.1 «Управление безопасностью полетов».

Помимо системной безопасности в ГПБП рассматриваются категории случаев высокого риска, которые считаются глобальными приоритетами безопасности. Эти категории были определены на основе фактических смертельных случаев в результате авиационных происшествий, имевших место в прошлом, высокого риска смертельных исходов на авиационное происшествие или числа авиационных происшествий и инцидентов.

Для издания ГПБП 2020-2022 годов были определены следующие категории высокого риска:

- столкновение исправного воздушного судна с землей;
- потеря управления в полете;

- столкновение в воздухе;
- выезд за пределы ВПП;
- несанкционированный выезд на ВПП.

В EUR RASP 2020-2024 продолжают рассматриваться эти категории высокого риска, а также предлагаются меры по смягчению последствий по основным проблемам безопасности, определенных для этих категорий высокого риска.

Глобальные эксплуатационные приоритеты рассматриваются в следующих разделах: **5.3.1.1** «Сложное пространственное положение воздушного судна в полете (LOC-I)», **Error! Reference source not found.** «Безопасность на ВПП», **5.3.1.3** «Конфликт в полете (столкновения в воздухе)» и **Error! Reference source not found.** «Столкновение с землей».

1.3 Европейский план обеспечения безопасности полетов (EPAS)

Документ EUR RASP основан на опыте, накопленном EASA, ЕС и ЕКГА по разработке и внедрению Европейского плана обеспечения безопасности полетов (EPAS). EPAS является ключевым компонентом системы управления безопасностью полетов (СУБП) на европейском уровне, которая описана в Европейской программе по безопасности полетов² (EASP). Данный региональный подход дополняет национальные подходы, предлагая более эффективные средства выполнения обязательств государства по управлению безопасностью полетов в авиационной системе ЕС.

Стратегические приоритеты EPAS вытекают из Авиационной стратегии ЕС с учетом постоянного увеличения объемов перевозок (воздушного движения). Основные риски для безопасности полетов определяются в рамках европейского процесса управления рисками для безопасности полетов (SRM) в тесной координации с государствами и промышленностью. EPAS охватывает пятилетний период и пересматривается и обновляется на ежегодной основе.

Первоначально EPAS был создан для обеспечения будущего роста авиационных потребностей при обеспечении высокого и единого уровня безопасности полетов для всех государств-членов. Такой подход позволяет государствам, Европейской комиссии и EASA предпринимать необходимые действия в нужное время и на нужном уровне, чтобы обеспечить безопасное, надежное и экологичное с точки зрения окружающей среды внедрение новых бизнес-моделей и развертывание новых технологий.

EPAS представляет собой региональный план обеспечения безопасности полетов для государств-членов EASA, в котором определены стратегические приоритеты, стратегические механизмы реализации, основные риски, влияющие на европейскую авиационную систему, а также необходимые действия по снижению последствий этих рисков для дальнейшего повышения безопасности полетов. EPAS ставит перед собой цель обеспечения безопасности полетов для достижения постоянного повышения безопасности полетов в условиях роста авиационной промышленности. В связи с определенной разницей в степени охвата EPAS и EUR RASP, а также с учетом правовых обязательств, вытекающих из EPAS для государств-членов EASA в соответствии с Регламентом (ЕС) 2018/1139 (глава II «Управление безопасностью полетов»), было принято сохранить оба документа, но обеспечить их соответствие, насколько это практически возможно, чтобы они не противоречили друг другу.

²<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0670:FIN:EN:PDF>

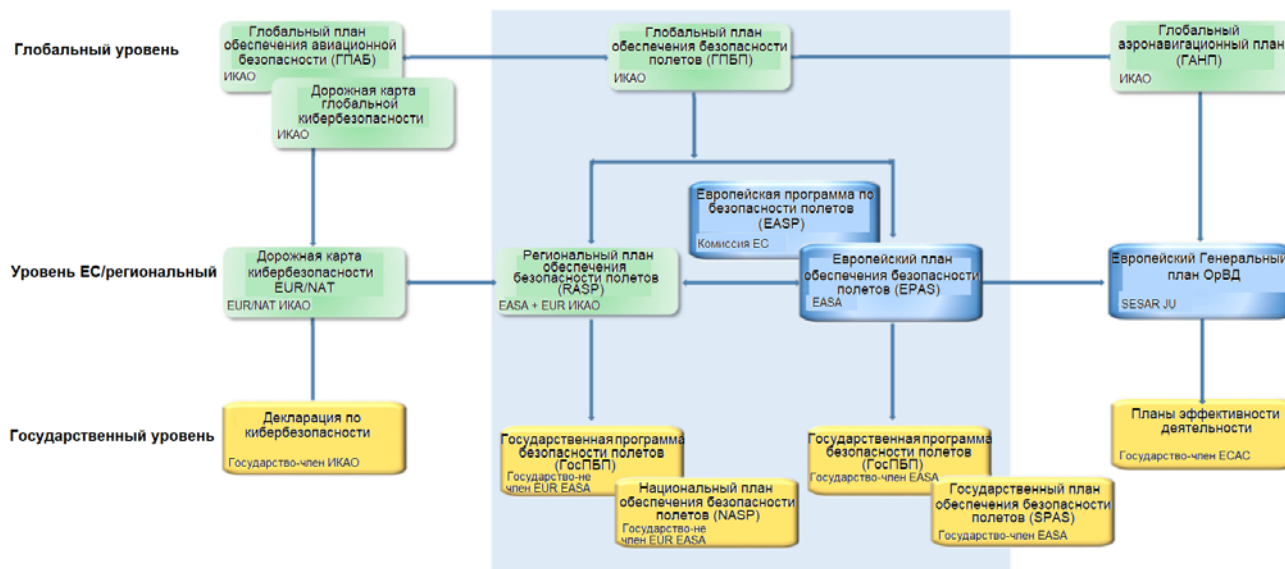


Рисунок 1: Взаимосвязь между EUR-RASP и другими программами и планами

1.4 Эксплуатационный контекст

Регион EUR, являющийся крупнейшим регионом ИКАО, включает самые разные государства с заметными различиями в части авиационной промышленности, объемов перевозок и видов авиационной деятельности. Несмотря на то, что государства EASA в данном регионе подчиняются общей нормативной базе, охватывающей подавляющее большинство аспектов гражданской авиации, и регулярно контролируются на предмет единообразного применения законодательства Сообщества, в остальных государствах существуют различия в применяемых авиационных правилах, которые могут быть результатом разных скоростей или разных средств транспозиции (переноса) SARPS ИКАО.

Все государства в регионе EUR прошли как минимум один аудит Механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП). Текущий средний показатель УППКБП для государств в аэронавигационном (AN) регионе EUR (EUR/NAT без Исландии) ИКАО составляет 77,66%, что выше среднего мирового показателя в 68,83% и соответствует цели 2022 года согласно ГПБП 2020-2022 (75%). Однако в настоящее время в 26 государствах этот показатель ниже целевого показателя 2022 года.

В регионе насчитывается 174 сертифицированных IOSA держателя сертификатов эксплуатанта. В настоящее время только у одного государства имеются эксплуатационные ограничения в отношении европейского воздушного пространства в соответствии с перечнем по безопасности полетов ЕС.

С точки зрения внедрения навигации, основанной на характеристиках (PBN), процент взлетно-посадочных полос, оборудованных для точного захода на посадку, где выполняются заходы на посадку с использованием PBN, составляет 60,24%, причем только в 25% государств выполняются заходы на посадку с PBN на всех взлетно-посадочных полосах, оборудованных для точного захода на посадку.

Текущий скользящий средний коэффициент аварийности за 5 лет для AN региона EUR составляет 2,53 авиационных происшествия на миллион вылетов. Последний показатель аварийности (2017 г.) для AN региона EUR составляет 1,22 авиационных происшествия на миллион вылетов, что значительно ниже среднего мирового показателя (все эти цифры относятся к регулярным коммерческим полетам воздушных судов с максимальной взлетной массой (МТМ) > 5700 кг). В AN регионе EUR нет государств с серьезными проблемами в области безопасности полетов³.

³ Источник : Региональный инструктаж по безопасности полетов ИКАО – Регион AN – EUR

Согласно прогнозному отчету ЕВРОКОНТРОЛЯ, который последний раз обновлялся осенью 2019 г., прогнозируемый темп роста полетов по правилам полетов по приборам (ППП) на 2020 год составил 2,3% (11,4 млн. полетов) при среднем росте в 1,8% в год (2019-2025 гг.), что отражает более медленный экономический рост⁴. Пандемия CoVID-19 окажет значительное влияние на мировую экономику, поэтому все прогнозы относительно роста объемов воздушного движения в настоящее время пересматриваются, и теперь ожидается, что докризисные объемы перевозок будут восстановлены не ранее 2023 года. Несмотря на то, что будущие темпы роста будут установлены с учетом гораздо более низкого базового уровня, восстановление после кризиса CoVID-19 и его огромного финансового влияния на авиационных участников потребуют дополнительных усилий со стороны всех заинтересованных сторон с целью поддержания текущего уровня безопасности полетов и достижения желаемой цель безопасности полетов, определенной в ГПБП.

⁴ <https://www.eurocontrol.int/publication/seven-year-forecast-flight-movements-and-service-units-autumn-2019>

2. Разработка и структура EUR-RASP

2.1 Как разрабатывается EUR-RASP

Группа по планированию безопасности полетов в европейском регионе (EASPG) является основным органом по планированию действий EUR RASP, контроля (мониторинга) их реализации и получения замечаний от заинтересованных сторон при содействии Регионального офиса ИКАО и EASA. EASPG была создана в 2019 году Советом ИКАО по рекомендации, данной на объединенном совещании EANPG/60 и RASG-EUR/07 в ноябре 2018 года, на котором было решено объединить их деятельность в рамках новой Европейской группы по планированию безопасности полетов (EASPG). Совещания EASPG открыты для участия всех государств в области аккредитации Европейского и Североатлантического (EUR/NAT) бюро ИКАО в регионе EUR.

EUR RASP составлен на основе ГПБП и EPAS. EPAS охватывает пятилетний отчетный период, тогда как EUR RASP выпускается с трехлетним отчетным периодом в соответствии с базовым периодом ГПБП, который считается более подходящим в региональном контексте.

Как EUR RASP, так и EPAS пересматриваются и обновляются на ежегодной основе с целью учета новых рисков и действий, сохранения их согласованности с точки зрения стратегических приоритетов, ключевых областей риска, вопросов безопасности полетов и сопутствующих мероприятий по смягчению негативных последствий.

Для EUR RASP определены два типа пересмотров:

- Существенные пересмотры: они проводятся каждые три года для обеспечения согласованности стратегических целей и приоритетов с ГПБП и EPAS, а также для обновления показателей безопасности и целевых значений региона EUR;
- Несущественные пересмотры: они проводятся каждый год для обновления информации об эксплуатационном контексте, оценки перечня действий, обновления информации о статусе и сроках и определения того, какие новые действия, предлагаемые для выполняемого пересмотра EPAS, должны быть включены в документ

Существенные пересмотры должны инициироваться не позднее, чем за 6 месяцев до начала нового отчетного периода ГПБП (то есть следующий существенный пересмотр будет проведен во второй половине 2022 г. для ГПБП 2023-2025).

Несущественные пересмотры должны инициироваться не позднее, чем за 3 месяца до конца года, предшествующего новому отчетному периоду (конец года N для отчетного периода EPAS года N+1 – N+4), и, как правило, должны утверждаться параллельно с утверждением обновляемого EPAS в декабре каждого года.

С практической точки зрения, для всех несущественных пересмотров последняя версия EUR RASP используется в качестве отправной точки и анализа недостатков, выполняемого с обновляемым проектом EPAS, в частности, чтобы учесть любые новые действия в обновляемом EPAS, имеющие отношение к региону EUR. Для действий, которые закрыты в EPAS, будет проводиться оценка с целью определения их актуальности и пользы для государств-членов EUR.

СУЩЕСТВЕННЫЙ ПЕРЕСМОТР

- Стратегия, цели, SPI и ключевые области риска
- Каждые три года в соответствии с ГПБП
- Изменения в томе I и томе II
- Должен инициироваться за 6 месяцев до начала нового отчетного периода ГПБП

НЕСУЩЕСТВЕННЫЙ ПЕРЕСМОТР

- Риски, вопросы безопасности и действия (меры) по обеспечению безопасности полетов
- Ежегодный пересмотр
- Изменения сосредоточены на томе II
- Должен инициироваться за 3 месяца до конца года для утверждения параллельно с обновляемым EPAS

2.2 Как структурирован EUR RASP

EUR RASP 2020-2024 состоит из двух отдельных томов:

- Том I содержит введение, описывает стратегию и показатели эффективности обеспечения безопасности полетов региона EUR. Он включает Главы 1-4.
- Том II содержит перечень подробных действий по обеспечению безопасности EUR RASP. Он состоит из Главы 5, сгруппированной по эксплуатационным областям в 12 подразделах с 5.1 по 5.12.

Том I

Основные аспекты настоящего издания содержатся в кратком описании.

За ним следует вводная глава, в которой разъясняются цели Регионального плана, а также его связь с ГПБП и EPAS.

В Главе 2 дополнительно разъясняется процесс разработки EUR RASP и структура документа, включая описание того, как действия EUR RASP представлены ниже в Главе 5.

В главе 3 описываются стратегические приоритеты безопасности, основанные на Стратегическом плане EASA и конкретных портфелях рисков безопасности.

Глава 4 содержит показатели безопасности и целевые значения, согласованные RASG-EUR для региона EUR, а также информацию о том, как осуществляется мониторинг внедрения RASP EUR и как измеряются соответствующие показатели эффективности обеспечения безопасности полетов.

Том II

Глава 5 содержит все подробные действия по обеспечению безопасности EUR RASP, разъясняемые в подразделах с **Error! Reference source not found.** по **Error! Reference source not found.**, сгруппированные по доменам (системные и эксплуатационные). Эта структура в целом соответствует структуре тома II EPAS 2020-2024.

В каждом подразделе представлена следующая информация:

- обоснование вопроса безопасности (почему он был определен как вопрос безопасности);
- что должно быть достигнуто (цель);
- предполагаемое обеспечение мониторинга усовершенствования в будущем;
- предполагаемое достижение данной цели; здесь описываются различные действия, способствующие снижению выявленного риска в данной области.

Глава **Error! Reference source not found.** посвящена **системным вопросам**. Эти вопросы затрагивают авиационную систему в целом. Они играют роль в определении причин авиационных происшествий и инцидентов, лежат в основе эксплуатационных вопросов; таким образом, усовершенствование в отношении таких вопросов оказывает косвенное влияние на эксплуатационные вопросы.

В **Главе** **Error! Reference source not found.** рассматриваются все вопросы, связанные с **компетентностью персонала**, для всех областей авиации.

В **Главах** с **Error! Reference source not found.** по **5.11** рассматриваются **эксплуатационные вопросы, сгруппированные** по областям авиации. Эти вопросы тесно связаны с событиями, о которых сообщается во время полета. Взаимосвязь между вопросами этого типа и конечными результатами или конечными состояниями может быть подтверждена данными.

В **Главе** Error! Reference source not found. рассматриваются вопросы, связанные с **безопасной интеграцией новых технологий и концепций**. В этой области рассматриваются вопросы безопасности, возникающие из-за полетов или правил, которые не были полностью развернуты, и случаев, когда данные не всегда доступны.

Добавления

Региональный план дополняется двумя следующими добавлениями:

- Добавление А: Сокращения и определения
- Добавление В: Перечень участников EUR RASP

В EUR RASP⁵ включены два типа действий:

— **Задачи нормотворчества (RMT)**

RMT предназначены для создания нового нормативного материала или поправок к уже существующему материалу, однако связанная с этим работа обычно не ограничивается разработкой правил. В зависимости от масштаба и рассматриваемых вопросов, проект нормотворчества может также включать мероприятия по поддержке реализации, такие как организация конференций, семинаров, выездных презентаций, создание перечня часто задаваемых вопросов (FAQ) и т.д.

RMT также может поддерживаться специальной задачей по популяризации вопросов безопасности полетов (SPT).

Для государств-членов EASA такие действия предпринимаются EASA. Для других государств EUR все такие действия предпринимаются отдельными государствами или группами, образованными ИКАО с целью установления общих правил.

— **Задачи по популяризации вопросов безопасности полетов (SPT)**

SPT могут предприниматься государствами, промышленностью или другими заинтересованными сторонами (участниками) и включать подготовку в области безопасности полетов, повышение осведомленности/обучение и распространение информации, относящейся к безопасности полетов, для дальнейшего вовлечения и взаимодействия с соответствующими заинтересованными сторонами в авиации с целью оказания положительного влияния или изменения поведения отдельных лиц с конечной целью достижения predetermined целей безопасности полетов. Это включает популяризацию тем безопасности, нормотворчества и осведомленности, подготовку информации о безопасности полетов, приоритетах и действиях, а также другие задачи по повышению осведомленности как отдельных лиц, так и организаций.

SPT могут также касаться системной безопасности, такой как (но не ограничиваясь этим) поддержание возможностей эффективного надзора, внедрение эффективных ГосПБП и

⁵ Несмотря на то, что все действия EUR RASP имеют непосредственное отношение к государствам EUR, существующие двухбуквенные коды EPAS для типа действия (RMT, SPT) сохраняются, чтобы не потерять связь с соответствующими действиями EPAS.

соответствующее планирование действий по обеспечению безопасности полетов в государствах, а также вопросы эксплуатационной безопасности, определенные в процессе управления рисками безопасности, приоритеты безопасности, определенные в ГПБП или через процессы стандартизации EASA или УППКБП ИКАО.

SPT могут включать широкий спектр ожидаемых результатов, которые включают в себя руководства, видео, текст для использования на веб-сайтах и в печатных СМИ, социальных сетях и информационно-пропагандистской деятельности.

Региональное бюро может и в дальнейшем поддерживать внедрение конкретных SPT посредством тематических семинаров, целевых мероприятий по поддержке внедрения, учебных занятий и т.д. В ходе таких действий по поддержке внедрения выносятся на обсуждение и обсуждаются различные подходы к внедрению, трудности или передовая практика.

Все действия EUR RASP вместе с основными рисками, определенными в EUR RASP как относящиеся к конкретному государству, должны учитываться при разработке и реализации Национального плана обеспечения безопасности полетов (NASP).

Как представляются отдельные действия по обеспечению безопасности полетов

Информация по отдельным действиям отображается в соответствии с шаблоном, приведенным ниже:

Номер действия	Наименование действия
	(1) Краткое описание действия
Статус	(2) новое/текущее Приоритет (3) высокий/средний
Ссылка(и)	(4) Ссылки на другие планы (напр., ГПБП, Генеральный план ОрВД) или другие важные документы
Зависимости	(5) Ссылки на следующие категории информации: - ГПБП: Цели 1-6 - EPAS: номер действия EPAS - IE-REST SEI: номер и описание, в случае необходимости.
Соответствующие заинтересованные стороны	(6) Перечень заинтересованных сторон, соответствующим образом упомянутых в таксономии и терминологии ИКАО
Ответственные стороны	(7) Организация, ответственная за реализацию действия (регион, государство, отрасль и т.д.)
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
(8) Краткое описание	(9) Год/квартал или «постоянное действие»
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ	
(10) Какие изменения были сделаны по сравнению с EUR RASP 2019-2023	
МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
(11) Краткое описание	(12) Номер SPI

Каждое действие по безопасности полетов EUR RASP идентифицируется с помощью уникального номера и наименования.

Уникальная ссылка на действие вида **EUR.TTI.nnnn** содержит следующую информацию:

- EUR. – действия, относящиеся к региону EUR
- ТТТ указывает тип действия «RMT» или «SPT» со ссылкой на соответствующий тип действия EPAS

Примечание 1. Для EUR RASP рассматриваются только действия RMT, SPT и MST EPAS. Соответствующие задачи государства-члена (MST) EPAS включаются в качестве действий SPT EUR RASP.

- nnnn будет уникальным номером ссылки, присваиваемым в хронологическом порядке действий, добавляемых в EUR-RASP.

Примечание 2. Все существующие действия EUR RASP из EUR RASP 2019-2023 были соответствующим образом переопределены.

Примечание 3. Для отображения ссылок между действиями EUR RASP и соответствующими действиями EPAS будет вестись электронная таблица (в формате MS© Excel). Она будет доступна по запросу.

Ниже приводится более подробное описание следующих элементов информации:

- (1) «Краткое описание действия»: описываются вопрос, цель и обоснование.
- (2) «Статус»: новое или текущее.
- (3) «Приоритет»: высокий или средний.
- (4) «Ссылка(и)»: Соответствующие действия в других планах (например, в Генеральном плане ОрВД, ГПБП) или других важных справочных документах, включая Рекомендации по обеспечению безопасности (SR), в случае необходимости;
- (5) «Зависимости»: может содержать следующую информацию:
 - Цель 1-6 ГПБП
 - Номер действия EPAS
 - Ссылка на соответствующие SEI ГПБП 2020-2022, другие соответствующие действия EUR RASP, соответствующие IE-REST SEI и их описание, *при необходимости*.
- (6) «Соответствующие заинтересованные стороны»: перечень основных соответствующих участников согласно Добавлению В.
- (7) «Ответственные стороны» действия: например, государства/отрасль;
- (8) «Результат(ы)»: например, «Действующая нормативно-правовая база», «Материал по популяризации вопросов безопасности полетов» и т.д.;
- (9) «Сроки»: год/квартал или постоянное действие;
- (10) «Изменения по сравнению с последней редакцией»: В этом поле содержится информация об изменениях в действии EUR RASP по сравнению с последней редакцией EUR RASP, включая пояснения по новому шаблону действия и новой системе нумерации, введенной для этой редакции EUR RASP.
Возможные записи (может применяться один или несколько из следующих видов):
 - *н/а*: для новых вводимых действий в текущей редакции EUR RASP 2020-2024. Поскольку они являются новыми, в предыдущей редакции плана нет изменений.
 - *Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP*: для всех действий, перенесенных из EUR RASP 2019-2023.
 - *Изменено наименование действия*: если было изменено наименование действия.
 - *Изменено описание действия*: если было изменено описание действия.
- (11) «Действия по мониторингу»: при необходимости краткое описание того, как будет контролироваться выполнение конкретного действия.
- (12) «Взаимосвязанные SPI»: при необходимости, сопутствующие SPI EUR RASP (см. Главу 4).

В Главе 5 в каждом подразделе действия сгруппированы по темам и перечислены в порядке возрастания уникальных номеров действий EUR RASP.

2.3 Как контролируется выполнение EUR RASP

В Главе **Error! Reference source not found.** представлены показатели безопасности полетов EUR RASP, отражающие стратегические приоритеты EUR RASP.

В соответствии с ГПБП государства должны разработать Национальный план обеспечения безопасности полетов (NASP) или Государственный план обеспечения безопасности полетов (SPAS) в случае государств-членов EASA, принимая во внимание ключевые области риска, подробно описанные в них, и действия, за которые они ответственны в EUR RASP. План должен содержать надлежащие обоснования, если такие действия не считаются для них уместными. Соответственно, NASP (или SPAS) будет основным инструментом для государств-членов, используемым для сообщения о реализации действий. Предполагается, что государства будут не реже одного раза в год предоставлять обновленный NASP (SPAS) или, если NASP (SPAS) не обновляется ежегодно, отчет о выполнении действий EUR RASP.

3. Стратегические приоритеты

Следующие стратегические приоритеты основаны на задачах и приоритетах ГПБП в планировании безопасности полетов, а также на стратегических приоритетах EPAS.

Помимо этого важнейшим элементом является военно-гражданское сотрудничество. Несмотря на то, что только отдельные государства могут улучшить военно-гражданское сотрудничество, в рамках регионального подхода в районах с сильно фрагментированным воздушным пространством и в случае конфликтов в воздухе некоторые средства и услуги могут с ограниченными усилиями обеспечиваться бюро EUR/NAT, чтобы обеспечить безопасность, регулярность и эффективность гражданской авиации при одновременном соблюдении требований, касающихся военных полетов. Региональный подход может способствовать популяризации общего понимания, обмену передовым опытом и мониторингу его практического применения.

3.1 Системная безопасность

3.1.1 Повышение безопасности полетов посредством усовершенствования управления безопасностью полетов

Несмотря на то, что в последние годы очевидно постоянное повышение уровня безопасности полетов во всех областях эксплуатации, последние авиационные происшествия и серьезные инциденты подчеркивают сложный характер безопасности полетов и важность учета аспектов человеческого и организационного факторов. Авиационные власти и организации должны прогнозировать новые возникающие угрозы и связанные с ними проблемы путем разработки принципов управления рисками для безопасности полетов (SRM). Эти принципы будут упрочиваться внедрением СУБП при поддержке Приложения 19 ИКАО, способствуя отчетности о происшествиях, последующих действиях и защите информации о безопасности полетов. См. Главу 5.1.

3.1.2 Человеческий и организационный факторы

Роль человека и организации в сложных технических системах является ключевой при обеспечении более высоких показателей безопасности. Человеческий фактор и возможности человека – это термины, которые иногда используются взаимозаменяемо. И человеческий фактор, и возможности человека касаются исследования возможностей, ограничений и склонностей людей, однако они имеют отличия:

- Человеческий фактор (HF) – этот термин ориентирован на то, почему люди «функционируют» так, а не иначе. Термин подразумевает как умственные и физические процессы, так и взаимозависимость между ними.
- Возможности человека (HP) – результатом человеческого фактора являются возможности человека. Этот термин ориентирован на то, как люди делают то, что они делают.

Особенности ситуаций, в которых находятся люди, делают определенные виды поведения более вероятными. Целью человеческого и организационного факторов является изучение влияния на безопасность организационной структуры, проектирования, эксплуатации, подготовки, аудита и работ по управлению.

Следующие вопросы безопасности полетов являются приоритетными для более глубокого анализа. Эти вопросы являются вопросами системной безопасности, тогда как другие вопросы безопасности, которые также включают элемент возможностей человека, могут рассматриваться в рамках оценки вопросов эксплуатационной безопасности:

- **Компетенция в рамках человеческого фактора для персонала регулирующих органов** – Без компетенций в области HF регулирующие органы (регуляторы) не могут адекватно контролировать реализацию HF в авиационной отрасли.

- **Разработка и использование схем** – Совершенно необходимо, чтобы схемы разрабатывались таким образом, чтобы их можно было использовать, но это становится все труднее в контексте усложненной системы.
- **Знания, компетентность и ориентирование старшего руководства на HF/HP** – Если старшее руководство не играет ведущую роль в реализации человеческого фактора, то корпоративная культура не проникает во всю организацию, что имеет последствия для безопасности полетов и эффективности эксплуатации.
- **Организационная и индивидуальная адаптивность** – Организационная и индивидуальная адаптивность являются ключевыми факторами успешного управления безопасностью полетов, однако объем нормативных указаний относительно того, как применять эту концепцию, достаточно мал.
- **Эффективность подготовки и компетентность** – Между предполагаемой и выполняемой работой может быть слишком большой разрыв, что приведет к неэффективной или отрицательной подготовке. Некоторые изменения в режимах подготовки могут усугубить данную проблему.
- **Утомление (качественный сон)** – Утомление, включая аспект качественного сна, было определено как вопрос безопасности, несмотря на обширные исследования и регулирование в этой области.

Действие **EUR.RMT.0009** EUR RASP касается **компетентности в рамках человеческого фактора для персонала регулирующих органов**. Результаты углубленного анализа оставшихся вопросов из приведенного выше перечня могут привести к определению дополнительных действий для будущих изданий EUR RASP.

3.1.3 Компетентность персонала

По мере появления на рынке новых технологий и новых бизнес-моделей или эксплуатационных концепций при постоянно растущей сложности систем для авиационного персонала крайне важно иметь надлежащие компетенции и адаптировать методы подготовки для решения новых задач. В равной степени важно, чтобы авиационный персонал использовал возможности, предоставляемые новыми технологиями, для повышения безопасности полетов.

Меры по обеспечению безопасности полетов, связанные с авиационным персоналом, нацелены на внедрение основанной на компетенциях подготовки для всех лицензий и оценок, а также на обеспечение наличия соответствующего персонала в органах гражданской авиации (CAA). Эти действия будут способствовать смягчению негативных последствий связанных с безопасностью полетов проблем, которые играют роль в повышении безопасности полетов во всех областях авиации. Подготовка и обучение считаются ключевыми механизмами реализации. См. Главу 5.2.

CAA должны должным образом учитывать запросы на квалификационную систему подготовки и оценки (CBTA) для всех категорий авиационного персонала, которого касается эта концепция: персонал технического обслуживания воздушных судов, пилоты, диспетчеры УВД, персонал по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ATSEP) и сотрудник по обеспечению полетов. Необходимо принять поэтапный подход для постепенного достижения уровня зрелости, необходимого для полной реализации. Действия по обеспечению безопасности для введения новой концепции подготовки могут первоначально касаться пилотов через обучающие организации и эксплуатантов.

3.1.4 Влияние кибербезопасности на безопасность полетов

Кибербезопасность

Мир авиации становится все больше и больше связанным цифровой связью, что дает определенные преимущества, но также сопряжено с огромным разнообразием новых задач, поскольку существует настоятельная необходимость в защите критически важных информационных и коммуникационных

технологий и данных. Примером может служить воздушное судно нового поколения с системами, подключенными к наземному оборудованию в режиме реального времени, или технологии ОрВД, которые функционируют через беспроводные соединения между различными наземными центрами и воздушным судном. Цифровизация авиационных систем повышает уязвимость для кибератак, которые могут повлиять на всю систему и поставить под угрозу безопасность полета. Крайне необходимо выработать понимание и разработать средства для защиты систем, обеспечения кибербезопасности при проектировании, безопасности цепочки поставок, резервирования и технического обслуживания, а также подчеркнуть основную потребность в регулярной связи и обмене информацией. Крайне важно, чтобы авиационная отрасль и органы власти нашли способ обмениваться знаниями и учиться на опыте друг друга, чтобы обеспечить киберзащиту авиационной системы в будущем, управление кибератаками и устойчивость бизнес-процессов. Кроме того, важно признать, что кибербезопасность является сквозной проблемой, затрагивающей все сферы авиационного сектора (безопасность полетов, кибербезопасность, аэронавигация и т.д.), которые должны взаимодействовать, чтобы дать государствам и промышленности представление о секторе гражданской авиации как о секторе, устойчивом к кибератакам, при этом продолжая внедрять инновации и развиваться.

Зоны конфликта

После трагического падения рейса МН17 Малазийских авиалиний и недавнего рейса 752 Международных авиалиний Украины, существует твердое мнение о том, что государства должны делиться своей информацией о возможных рисках и угрозах в зонах конфликта. Были предприняты многочисленные инициативы для информирования держателей сертификатов эксплуатанта о рисках на их международных рейсах.

Государства-члены, европейские институты и EASA создали систему оповещения с целью объединения имеющихся источников разведывательной информации и возможностей оценки рисков в зоне конфликта, с тем чтобы можно было своевременно публиковать информацию и рекомендации по рискам зоны конфликта в интересах всех европейских государств-членов, эксплуатантов и пассажиров. Она дополняет национальные инфраструктурные механизмы, если таковые существуют, добавляя, когда это возможно, общую картину рисков на европейском уровне и соответствующие рекомендации.

Цель системы оповещения состоит в том, чтобы объединить имеющиеся разведывательные источники и возможности оценки рисков в зоне конфликта, чтобы обеспечить своевременную публикацию информации и рекомендаций о рисках зоны конфликта в интересах всех европейских государств, эксплуатантов и пассажиров. Она дополняет национальные механизмы инфраструктуры, если таковые существуют, добавляя, когда это возможно, общую картину рисков на европейском уровне и соответствующие рекомендации.

3.1.5 Гражданско-военная координация и сотрудничество

Глобальная эволюция системы ОрВД, реализуемая в рамках Глобального аэронавигационного плана (Дос 9750), требует глобального, регионального и национального сотрудничества между гражданскими и государственными авиационными органами для обеспечения интеграции потребностей государственной авиации и обеспечения планирования государственными авиационными органами эволюции ОрВД. Поскольку воздушное пространство становится все более дефицитным и востребованным ресурсом, государствам необходимо применять сбалансированный подход к управлению воздушным пространством. Это требует общения, сотрудничества, координации и доверия.

Оптимизация как гражданских, так и военных операций в конечном итоге принесет пользу государству. Признавая, что растущее гражданское воздушное движение и ориентированное на свои задачи военное воздушное движение значительно выиграют от более гибкого использования воздушного пространства, рекомендуется, чтобы гражданские и военные эксперты совместно разрабатывали рекомендации и

руководящие указания в отношении передовой практики гражданского/военного сотрудничества, в том числе на уровне государственного управления безопасностью полетов. Принцип «настолько гражданский, насколько это возможно, и настолько военный, насколько это необходимо» направлен на повышение функциональной совместимости, улучшение характеристик и эффективности военных задач для военных органов, обеспечивая при этом преимущества в плане характеристик для всей авиационной системы.

В Европе хорошим примером военно-гражданского сотрудничества в зоне ОрВД является внедрение гибкого использования воздушного пространства (FUA), которое в настоящее время развивается в направлении более продвинутой концепции. Хотя этот подход желателен и заслуживает похвалы, он учитывает только аспекты ОрВД. Для учета практически всех областей авиации может быть введен комплексный подход.

Летная годность

Военная авиация является прерогативой и обязанностью государств-членов, и было бы полезно, если бы продолжали использоваться и консолидироваться усилия как гражданских, так и военных властей в развитии своего авиационного потенциала, с применением подхода эквивалентности характеристик.

Подготовка информации о безопасности полетов и области характеристик

Своевременное и точное представление информации о безопасности полетов на европейском уровне и за его пределами имеет решающее значение для проверки достижения глобальных целей в области безопасности полетов и контроля за осуществлением программных инициатив в области безопасности полетов, включая EPAS и EUR RASP.

Надежный обмен данными о безопасности военных полетов, в первую очередь для военных аэродромов, открытых для общего пользования, и воздушных судов гражданского назначения, а также платформ двойного назначения (в основном винтокрылов, но также и ВС с неподвижными крыльями в операциях по перевозке или подготовке), обеспечит перспективы, которые носят глобальный характер, а также специфичны для отдельных областей, таких как винтокрылы, где значительная часть парка управляется военными.

В дальнейшем инструменты, позволяющие проводить всестороннюю оценку характеристик безопасности полетов, в том числе государственных и военных воздушных судов, будут иметь большую пользу для всей авиационной системы и способствовать достижению цели обеспечения наивысшего общего уровня безопасности полетов и защиты окружающей среды для европейской авиационной системы.

Безопасность полетов (включая кибербезопасность)

В военном сообществе существует общее понимание и растущая обеспокоенность тем, что система безопасности и особенно кибербезопасность могут представлять значительный риск для авиации, поскольку системы на борту воздушных судов и европейская система ОрВД зависят от растущей связности. Кроме того, эффективное снижение рисков, связанных с кибербезопасностью, является ключом к интеграции беспилотных авиационных систем (UAS) (или дронов)⁶ в несегрегированное воздушное пространство. Кроме того, тесное сотрудничество с военными участниками также имеет большое значение в тех случаях, когда необходимо разработать и реализовать меры против UAS (C-UAS).

Стратегические ориентиры, принятые EASA при разработке своей дорожной карты кибербезопасности и создании Европейской стратегической координационной платформы (ESCP), дают военным возможность сотрудничать в сфере общих интересов в более широком контексте европейской авиационной системы.

Воздушное пространство, ANS и аэродромы, открытые для общего пользования

Чтобы выполнить задачи по обеспечению достаточной пропускной способности аэродрома, гражданским и военным аэродромам необходимо будет добиться прогресса в создании единого воздушного пространства и глобально согласованной системы аэронавигационного обслуживания (ANS), в которой военно-гражданское сотрудничество является важнейшим элементом, способствующим переходному процессу.

Ключом к успешному сотрудничеству является установление доверия и прозрачности, с тем чтобы можно было полностью понять потребности и требования гражданских и военных аэродромов и поставщиков услуг и чтобы со временем могла быть создана интегрированная модель.

При региональном подходе в зонах сильно фрагментированного воздушного пространства и аэродромов, открытых для общего пользования, должны обеспечиваться определенные средства и службы, обеспечивающие безопасность, регулярность и эффективность полетов гражданской авиации, а также гарантирующие соответствие требованиям к военным воздушным операциям, в частности, посредством содействия общему пониманию ключевых принципов, обмена передовым опытом и мониторинга их реализации на практике.

3.2 Эксплуатационная безопасность

3.2.1 Устранение рисков, связанных с безопасностью полетов самолетов, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, и с операциями НСС (некоммерческие полеты на воздушных судах со сложным двигателем, являющиеся частью деловой авиации)

Количество авиационных происшествий, связанных с регулярными коммерческими полетами с воздушными судами максимальной массой более 5700 кг и происходящих в одном из 55 государств региона EUR, увеличилось в 2019 году по сравнению с 2018 годом: 29 таких авиационных происшествий произошло в 2019 году, в том числе три авиационных происшествия со смертельным исходом, в результате которых погибло 55 человек. За тот же период произошло увеличение числа регулярных коммерческих вылетов, в результате чего региональный уровень аварийности составил 2,96 авиационных происшествия на миллион вылетов, что на 8% больше, чем показатель в 2,74 авиационных происшествия на миллион вылетов в 2018 году.

Данная эксплуатационная область остается главным направлением деятельности по обеспечению безопасности полетов в регионе EUR.

⁶ «Беспилотные авиационные системы (UAS)» – это юридический и технический термин, используемый в Основных правилах EASA, а также в делегированных и выполняемых актах. «Дроны» – это популярный термин, который понимают люди, не имеющие опыта в авиации. Оба термина используются в EPAS и относятся к одному и тому же объекту.

В европейском процессе SRM определены следующие наиболее важные области риска для самолетов CAT и операций NCC:

— *сложное пространственное положение воздушного судна в полете (потеря управления)*

Сложное пространственное положение воздушного судна в полете или потеря управления являются наиболее распространенным результатом авиационных происшествий со смертельным исходом при полетах самолетов CAT. Сюда входят неуправляемые столкновения с землей, а также случаи, когда воздушное судно отклонялось от заданной траектории полета или заданных параметров полета воздушного судна, независимо от того, осознал ли летный экипаж это отклонение и было ли возможно восстановление пространственного положения или нет. Это также включает срабатывание предупреждения о сваливании и защиту от выхода за границы диапазона режимов полета. **См. Раздел 5.3.1.1.**

— выезды за пределы ВПП, несанкционированные выезды на ВПП и столкновения на ВПП

События, связанные с безопасностью операций на ВПП⁷, остаются самым большим показателем из всех событий, и в 2019 году они привели к наибольшему количеству погибших в регионе EUR: в регионе EUR произошло 23 авиационных происшествия с воздушными судами максимальной массой более 2250 кг, в результате которых погибло 47 человек от общего числа в 65 погибших.

Выезд за пределы ВПП включает произошедшие выезды за пределы на ВПП, как на высокой, так и на низкой скорости, а также случаи, когда летный экипаж испытывал трудности с поддержанием путевого управления воздушным судном или торможением во время посадки, когда посадка происходила долго, быстро, не по центру или была жесткой, либо если у воздушного судна возникли технические проблемы с шасси (без замка, не выпущено или разрушено) во время посадки.

Под несанкционированным выездом на ВПП понимается ошибочное присутствие воздушного судна, транспортного средства или человека на действующей ВПП или в ее защитных зонах, что потенциально может привести к столкновению на ВПП как наиболее вероятному исходу авиационного происшествия. См. Раздел Error! Reference source not found..

3.2.2 Устранение рисков безопасности полетов при выполнении операций винтокрылов

В ноябре 2018 года EASA представило «Дорожную карту безопасности полетов для винтокрылов»⁸, имеющей целью значительное сокращение числа авиационных происшествий и инцидентов с винтокрылами и посвященную традиционным/обычным винтокрылам, в том числе общего назначения, где число авиационных происшествий признано более высоким. Она сосредоточена на вопросах безопасности и сквозных проблем, на которые влияют различные области, включая подготовку, полеты, начальную летную годность и ее поддержание, окружающую среду и инновации.

Эксплуатанты вертолетов выполняют широкий спектр узкоспециализированных полетов, которые важны для европейской экономики и граждан. Существует необходимость дальнейшего развития в направлении создания эффективной нормативно-правовой базы с учетом технологических достижений.

Следовательно, «Дорожная карта безопасности полетов для винтокрылов» определяет 3 цели:

- Повышение общей безопасности полетов винтокрылов на 50% в течение следующих 10 лет
- Внесение в течение следующих 5 лет позитивных и заметных изменений в тенденции безопасности полетов винтокрылов
- Разработка основанных на характеристиках пропорциональных решений, которые помогают поддерживать конкурентоспособность, лидерство и устойчивость европейской промышленности.

3.2.3 Пропорциональное и эффективное устранение рисков безопасности полетов в авиации общего назначения

В последние годы авиационные происшествия с самолетами пилотов-любителей, то есть с некоммерческими малыми самолетами с МТОМ ниже 5700 кг, привели к большому количеству погибших в Европе за год. Кроме того, число авиационных происшествий со смертельным исходом,

⁷ К событиям, связанным с безопасностью операций на ВПП, относятся следующие категории авиационных происшествий ИКАО: нештатный контакт на ВПП (ARC), столкновения с птицами (BIRD), столкновение с землей (G-COL), выезд за пределы ВПП (RE), несанкционированный выезд на ВПП (RI), потеря управления на земле (LOC-G), столкновение с препятствием(ями) при взлете и посадке (CTOL) и недолет/перелет (USOS).

⁸ <https://www.easa.europa.eu/download/Events/Rotorcraft%20Safety%20Roadmap%20-%20Final.pdf>

связанных со сверхлегкими самолетами, планерами и аэростатами, делает авиацию общего назначения одним из авиационных секторов с наибольшим ежегодным числом смертельных исходов.

Точно измерить эволюцию показателей безопасности полетов в авиации общего назначения трудно из-за отсутствия сводных данных о подобной уязвимости (например, накопленных летных часов), однако целесообразно предположить, что необходимы дополнительные инициативы и усилия для снижения рисков, приводящих к этим смертельным исходам.

3.3 Безопасная интеграция новых технологий и концепций

Создание и поддержание высокого единого уровня безопасности полетов гражданской авиации остается высшей целью. В будущем будет обеспечен более комплексный подход к внедрению новых технологий, инновационных решений и эксплуатационных концепций. Чтобы и дальше поддерживать самые высокие стандарты безопасности полетов в будущем, такой комплексный подход с учетом всей авиационной системы будет иметь важное значение.

Многие из технологий и инноваций, появляющихся в авиационной промышленности, обладают значительным потенциалом для дальнейшего повышения уровня безопасности полетов, например, посредством улучшения сбора и анализа эксплуатационных данных, улучшения мониторинга состояния воздушных судов с целью профилактического обслуживания, улучшения доступности и качества метеорологической информации и т.д.

Цифровизация и автоматизация в авиационных системах происходят быстро. Хотя это в целом привело к значительному повышению безопасности полетов, тенденция к увеличению автоматизации требует особого внимания к взаимодействию между людьми и автоматизированным оборудованием с точки зрения безопасности полетов. Следующее поколение автоматизированного оборудования будет использовать искусственный интеллект (AI). Эта область – уже не область научной фантастики – вполне может стать следующим «переломным моментом» для авиации. В ближайшем будущем могут потребоваться новые действия EUR RASP, чтобы добиться максимально возможных преимуществ безопасности полетов, одновременно снижая любые угрозы, вызванные внедрением этих новых технологий.

3.3.1 Искусственный интеллект (AI)

AI, а точнее, область машинного обучения (ML) AI, обладает огромным потенциалом для разработки приложений, которые были бы невозможны с методами разработки, которые использовались до сих пор. AI повлияет на большинство областей авиации не только с точки зрения продукции и услуг, обеспечиваемых промышленностью, но и в связи с появлением новых бизнес-моделей, которые необходимо учитывать при сертификации, нормотворчестве и надзоре. Это может, в свою очередь, повлиять на компетенцию персонала САА.

AI, по сути, является междисциплинарной областью и потребует скоординированного подхода к управлению рисками для обеспечения безопасности полетов в рамках всей авиационной системы.

3.3.2 Сертификация двигателей/воздушных судов

В 2016 году EASA и Федеральное авиационное управление (FAA) создали специальную рабочую группу по сертификации двигателей/воздушных судов (EACWG), чтобы упростить общий процесс сертификации посредством усовершенствования сертификации интерфейса двигателя/воздушного судна и практики

стандартизации. Целью EACWG является снижение ненужной нагрузки в процессе сертификации и более полный учет взаимозависимостей между программами сертификации воздушных судов и двигателей воздушных судов транспортной категории с газотурбинными двигателями. Эта работа также приведет к лучшему выявлению и устранению недостатков и частичных совпадений при обновлении соответствующих сертификационных спецификаций (CS).

Эффективный и действенный процесс сертификации в сочетании с оптимизированными требованиями и стандартами сертификации будет обеспечивать явные преимущества в плане безопасности полетов.

EACWG определила в общей сложности 29 рекомендаций в следующих областях:

- проведение программы сертификации;
- понимание и разработка нормативных требований;
- понимание того, работает ли интерфейс сертификации двигателя/планера эффективно;
- устранение конкретных недостатков в правилах и политике.

Перечень рекомендаций включен в Приложение D окончательного отчета, выпущенного EACWG в июне 2017 года⁹.

В сентябре 2018 года Группа управления сертификацией (CMT) по запросу EASA и FAA утвердила создание Совета по отслеживанию сертификации двигателей и воздушных судов (EACTB), возглавляемого EASA и FAA и сформированного из представителей соответствующих органов и промышленности – авиационных специалистов и специалистов по двигателям. Рекомендации EACWG имеют приоритет в EACTB, чтобы он имел возможность приступить к их разработке надлежащим образом. Были согласованы следующие приоритетные рекомендации 3 + 3:

- R-2.8: Выпуск документов по политике
- R-4.6: Противопожарная защита
- R-4.7: Система межсоединений электропроводки (EWIS)
- R-4.1: Испытания F&R (работоспособность и надежность)
- R-4.5: Блокировка систем защиты двигателя
- R-4.4: Стандарты эксплуатационных характеристик полетов на увеличенную дальность самолетов с двумя газотурбинными двигателями (ETOPS)

EACTB будет координировать свои действия с органами сертификации силовых установок (CAPP) и органами сертификации транспортных самолетов (CATA) в целях соблюдения этих рекомендаций и их дальнейшей доработки.

3.3.3 Обеспечение безопасной эксплуатации UAS (дронов)

Необходимо создать надлежащую нормативную базу, которая обеспечит безопасную эксплуатацию UAS и интеграцию этих новых пользователей воздушного пространства в воздушное пространство EUR.

По мере развития технологий согласованные требования и ожидания в уже переполненном воздушном пространстве помогут производителям выполнять проектирование с учетом всех условий и упростят выполнение требований для эксплуатантов.

⁹ https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EACWG_final_report_June_2017.pdf

Кроме того, по мере увеличения количества операций UAS возникает необходимость в создании систем организации движения беспилотных авиационных систем (UTM) («U-space» (U-пространство) в Европе). В последние годы наблюдается быстрое развитие U-space, и предполагается, что в ближайшие годы оно будет развиваться еще быстрее.

Количество дронов в регионе EUR за последние годы увеличилось. Имеющиеся данные также показывают увеличение числа дронов, которые ближе скорее к пилотируемой авиации (как самолетов, так и вертолетов), подтверждая тем самым необходимость снижения связанного с этим риска.

Анализ событий в Гатвике в декабре 2018 года ясно показал необходимость поддержки эксплуатантов аэродромов, эксплуатантов воздушных судов и поставщиков ОВД, чтобы они были лучше подготовлены к управлению в присутствии несанкционированных дронов около аэродромов, обеспечивая при этом непрерывность бизнес-процесса. Это подразумевает, среди прочего, обеспечение некоего руководства по ролям и обязанностям различных участников и по различным мерам снижения числа дронов – по предотвращению, наблюдению, обнаружению и нарушению движения несанкционированных дронов.

Предлагается, чтобы соответствующие планы действий против UAS (C-UAS)¹⁰ были сформулированы с учетом пяти следующих целей, причем каждая цель была преобразована в одно или несколько конкретных действий.

- Цель №1: Информировать общественность о предотвращении и сокращении несанкционированного использования дронов около аэродромов
- Цель №2: Подготовить аэродромы с целью снижения рисков, связанных с несанкционированным использованием дронов
- Цель №3: Поддержка оценки риска безопасности полетов дронов для пилотируемой авиации научными данными
- Цель №4: Обеспечить быстрое рассмотрение и реализацию мер C-UAS с точки зрения глобальной безопасности
- Цель №5: Поддерживать надлежащую отчетность о происшествиях.

3.3.4 Новые эксплуатационные концепции и бизнес-модели

Некоторые новые бизнес-модели, например, те, которые отвечают растущему спросу на полеты в городах (например, «воздушная мобильность в городе») или те, которые возникают в ответ на возросшую цифровизацию в авиационной промышленности (виртуальная/дополненная реальность, цифровые двойники и т.д.), возможное внедрение более автономных транспортных средств и платформ, полеты с одним пилотом и полностью автономные грузовые воздушные суда будут усложнять регулирование и контроль авиационной системы со стороны органов. До настоящего времени воздушные перевозки в городских районах ограничивались исключительно специальными операциями, такими как полицейские операции или операции вертолетной службы медицинской скорой помощи (HEMS). Новые авиационные партнеры ищут новые бизнес-модели для предоставления большего количества услуг гражданам – от доставки посылок по воздуху в городах до летающих авиатакси. Эти новые бизнес-модели и операции должны выполняться безопасно и надежно, чтобы поддерживать доверие граждан к системе воздушного транспорта.

Инновации в любой отрасли являются ключевым фактором, влияющим на ее конкурентоспособность, рост и потенциал трудовой занятости. Принимая во внимание этот стратегический приоритет и учитывая

¹⁰ Эти действия предпринимаются в дополнение к действиям по обеспечению безопасности полетов для дронов: SPT.091.

растущее число новых производителей воздушных судов и поставщиков, работающих на воздушных судах, использующих электрические силовые установки (и все больше электрических систем), становится очевидным, что у промышленности и правительств есть очень хорошие перспективы, а также спрос на гибридную силовую установку и в конечном итоге полностью электрические воздушные суда. Использование электрических и гибридных силовых установок может значительно снизить воздействие авиации на окружающую среду. Тем не менее, для обеспечения достижения этой цели необходимо учитывать полный жизненный цикл продукции, а также используемый энергетический баланс.

Для поощрения безопасной интеграции новых технологических достижений в более широкий сектор электрической авиации в целом будет повышена гибкость в подходе для всех типов концепций, вариаций и типовых конструкций.

Чтобы такие проекты могли развиваться, необходимо решить ряд сложных вопросов с точки зрения регулирования, начиная с создания необходимых стандартов сертификации для адаптации правил эксплуатации и лицензирования, а также правил ATM/ANS и правил аэродрома.

3.3.5 Электрические и гибридные силовые установки, воздушные суда вертикального взлета и посадки (VTOL)

В сфере транспорта все чаще рассматривают возможность использования электрических и гибридных силовых установок, и авиация не является исключением. В области гражданской авиации электрические и гибридные двигатели появились на легких воздушных судах *авиации общего назначения/для отдыха* и в самом низу цепочки беспилотных авиационных систем. Новейшие технологические разработки (например, гибридная технология, топливные элементы, распределенная силовая установка и подъемная сила, решения для воздушной мобильности в городе с электрическими силовыми установками воздушных судов VTOL, самолеты с большим количеством двигателей и воздушных винтов/вентиляторов, высокие уровни напряжения) обещают сделать электрификацию в авиации все более привлекательной и реалистичной, а следовательно, растет число проектов, разрабатываемых промышленностью для потенциально огромного рынка. Хотя большинство из этих проектов в настоящее время касаются небольших воздушных судов и UAS, в некоторых из них прогнозируется, что региональные воздушные суда (около 40 мест) смогут летать полностью на электрических ресурсах между 2030 и 2040 годами¹¹.

Использование электрических и гибридных силовых установок может значительно снизить воздействие на окружающую среду в авиации. Однако для обеспечения достижения этой цели необходимо учитывать полный жизненный цикл продукции, а также используемый энергетический баланс. Помимо проблемы утилизации батарей необходимо также рассмотреть вопрос о безопасном хранении батарей на земле.

Чтобы поощрять безопасную интеграцию новых технологических достижений в более широкую отрасль электрической авиации в целом, следует повысить гибкость подхода для всех типов концепций, вариаций и типовых конструкций.

Чтобы дать таким проектам возможность развиваться и обеспечить их безопасную интеграцию в авиационную систему, необходимо решить ряд сложных вопросов с точки зрения регулирования, учитывая, что большинство авиационных требований по-прежнему относятся к использованию

¹¹ Источник: SAFRAN и электрическое будущее авиации, пресс-материалы, 2019, *Авиашоу в Париже*. SAFRAN. https://www.safran-group.com/sites/group/files/dp_safran_bourget_2019_safran_and_aviations_electric_future_en.pdf

углеводородного топлива и традиционных категорий силовых установок (поршневые, турбовинтовые, турбовентиляторные и турбовальные двигатели). Это касается не только требований к **конструкции воздушного судна** (в частности, касающихся опасностей, связанных с перевозкой высоковольтных систем на борту воздушного судна), но также **эксплуатационных требований, требований лицензирования летного состава, технического обслуживания, аэронавигационных и аэродромных требований**.

Главной целью должно быть применение и обеспечение определенного уровня безопасности электрических и гибридных двигателей, по крайней мере, эквивалентного уровню, достигнутому для *традиционных* двигателей на основе сгорания.

3.3.6 Обеспечение всепогодных полетов

Европейская промышленность должна иметь возможность в полной мере воспользоваться преимуществами безопасности и экономическими преимуществами, обеспечиваемыми благодаря новым технологиям и эксплуатационному опыту. Такая возможность представляет собой общепризнанную функциональную совместимость, затрагивающую широкий спектр областей, включая основанные на характеристиках эксплуатационные минимумы аэродрома (РВАОМ), связанное аэродромное оборудование для поддержки таких операций и схемы как для CAT, так и для авиации общего назначения/для отдыха.

Полеты воздушных судов всегда зависели от погоды. Конструкция современного воздушного судна и доступность наблюдений и прогнозов погоды способствуют созданию преимущественно очень безопасной летной обстановки, однако бывают случаи, когда суровые погодные явления определялись как один из факторов, способствующих причинно-следственной цепочке авиационных происшествий и инцидентов. Такие события по-прежнему вызывают озабоченность в авиационном сообществе, и органы по расследованию авиационных происшествий занимаются соответствующими SR.

Для дальнейшего улучшения качества информации о погоде и повышения осведомленности предлагаются следующие девять рекомендаций:

- **Рекомендация №1: Обучение и подготовка:** требуется специальное обучение и подготовка по опасным погодным явлениям, смягчению их последствий и использованию бортового метеорологического радиолокатора.
- **Рекомендация №2: Улучшенное представление данных о погоде:** способствовать улучшению качества представления информации о погоде во время полета.
- **Рекомендация №3: Содействие обновлению информации о погоде в полете:** содействие использованию самой последней доступной информации для обеспечения своевременной ситуационной осведомленности.
- **Рекомендация №4: Общеевропейские прогнозы высокого разрешения:** поддержка общеевропейских разработок, касающихся предоставления прогнозов высокого разрешения для авиационных опасностей (например, CAT, обледенение, приземные ветры, кучево-дождевые облака (CB), условия погоды зимой).
- **Рекомендация №5: Использование дополнительных источников данных о погоде «уровня 2» для авиационных целей:** разработка необходимых положений для поддержки использования дополнительной метеорологической информации «уровня 2» пилотами.

- **Рекомендация №6: Разработка и усовершенствование датчиков/решений для воздушных судов:** содействовать развитию внутренних возможностей воздушного судна для облегчения распознавания и, при необходимости, предотвращения опасных метеорологических условий.
- **Рекомендация №7: Возможность обеспечения связности для поддержки обновления метеорологической информации в полете:** содействие разворачиванию решений для обеспечения связи (линии связи «вверх» и «вниз») для поддержки распространения метеорологической информации среди пилотов.
- **Рекомендация №8: Предоставление расширенной метеорологической информации:** содействие предоставлению наблюдаемой и прогнозируемой метеорологической информации с высоким разрешением, особенно данных с высоким пространственным и временным разрешением, таких как изображения, полученные со спутниковых и наземных радиолокационных источников.
- **Рекомендация №9: Бортовой метеорологический радиолокатор, установка оборудования последнего поколения:** содействие установке бортового метеорологического радиолокатора последнего поколения с особым вниманием к включению возможности обнаружения сдвига ветра и турбулентности.

4. Показатели и цели безопасности полетов в регионе EUR

Для EUR RASP 2020-2022 определены следующие показатели эффективности обеспечения безопасности полетов в регионе EUR (EUR SPI)¹²:

Цель ГПБП 2020-2022	Цель EUR RASP	ID EUR SPI	Текст EUR SPI
Цель 1 ГПБП: Добиться непрерывного снижения эксплуатационных рисков безопасности полетов	1.1 Поддерживать тенденцию к снижению регионального коэффициента аварийности	EUR.SPI.1.1.01	Число авиационных происшествий на воздушных судах массой 2250 кг и более в регионе EUR
		EUR.SPI.1.1.02	Число авиационных происшествий со смертельным исходом на воздушных судах массой 2250 кг или более в регионе EUR
		EUR.SPI.1.1.03	Число погибших в авиационных происшествиях на воздушных судах массой 2250 кг и более в регионе EUR
		EUR.SPI.1.1.04	Процент авиационных происшествий с воздушными судами массой 2250 кг или более в регионе EUR, связанных с категориями высокого риска (HRC)
		EUR.SPI.1.1.05	Число авиационных происшествий, связанных с регулярными коммерческими полетами на воздушных судах максимальной массой более 5700 кг и происходящими в регионе EUR
		EUR.SPI.1.1.06	Число авиационных происшествий, связанных с регулярными коммерческими полетами на воздушных судах максимальной массой более 5700 кг и происходящими в регионе EUR на миллион вылетов (коэффициент аварийности)
		EUR.SPI.1.1.07	Число авиационных происшествий со смертельным исходом, связанных с регулярными коммерческими полетами на воздушных судах максимальной массой более 5700 кг и происходящих в регионе EUR на миллион вылетов (коэффициент аварийности со смертельным исходом)
		EUR.SPI.1.1.08	Число погибших в авиационных происшествиях, связанных с регулярными коммерческими полетами на воздушных судах максимальной массой более 5700 кг и происходящих в регионе EUR, на число перевозимых пассажиров (коэффициент смертности)
Цель 2 ГПБП: Все государства должны укрепить свои возможности контроля за	2.1 Государства EUR должны улучшить свои показатели по эффективному внедрению (EI) критических элементов (CE) государственной системы контроля за	EUR.SPI.2.1.01	Общий показатель EI по государствам EUR
		EUR.SPI.2.1.02	Общий показатель EI на государство EUR
		EUR.SPI.2.1.03	Число государств EUR с показателем EI >= 75%
		EUR.SPI.2.1.04	Число государств EUR с показателем EI >= 85%

¹² см. Отчет о семинаре по анализу данных по безопасности полетов и мониторингу показателей безопасности полетов – Показатели эффективности обеспечения безопасности полетов в регионе EUR (EUR SPI) – Онлайн-конференция, 07-08 апреля 2020 г.

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов 2020-2022

Показатели и цели безопасности полетов в регионе EUR

Цель ГПБП 2020-2022	Цель EUR RASP	ID EUR SPI	Текст EUR SPI
обеспечением безопасности полетов.	обеспечением безопасности полетов (с акцентом на приоритетные ВП) следующим образом: — к 2022 г. – 75 процентов; — к 2026 г. – 85 процентов; — к 2030 г. – 95 процентов.	EUR.SPI.2.1.05	Число государств EUR с показателем EI >= 95%
		EUR.SPI.2.1.06	Число государств EUR, которые полностью внедрили приоритетные ВП, связанные с системой контроля за обеспечением безопасности полетов
		EUR.SPI.2.1.07	Процент приоритетных ВП, внедренных государством EUR
		EUR.SPI.2.1.08	Процент требуемых планов корректирующих действий (CAP), представленных государствами EUR
		EUR.SPI.2.1.09	Процент завершенных CAP на государство EUR
Цель 2 ГПБП: Все государства должны укрепить свои возможности контроля за обеспечением безопасности полетов (продолжение)	2.2 К 2022 году все государства EUR должны достичь индекса контроля за обеспечением безопасности полетов больше 1 во всех категориях	EUR.SPI.2.2.01	Число государств EUR, поддерживающих индекс контроля за обеспечением безопасности полетов больше 1 во всех категориях
		EUR.SPI.2.2.02	Процент государств EUR, поддерживающих индекс контроля за обеспечением безопасности полетов более 1 во всех категориях
		EUR.SPI.2.2.03	Процент государств EUR с индексом контроля за обеспечением безопасности полетов менее 1 во всех категориях
		EUR.SPI.2.2.04	Процент государств EUR, поддерживающих индекс контроля за обеспечением безопасности полетов больше 1 в категории «Полеты»
		EUR.SPI.2.2.05	Процент государств EUR, поддерживающих индекс контроля за обеспечением безопасности полетов выше 1 в категории «Аэронавигация»
		EUR.SPI.2.2.06	Процент государств EUR, поддерживающих индекс контроля за обеспечением безопасности полетов выше 1 в категории «Функции поддержки»
		EUR.SPI.2.2.07	Индекс контроля за обеспечением безопасности полетов на государство EUR, на одну категорию
Цель 3 ГПБП: Реализовать эффективные государственные программы безопасности полетов (ГосПБП)	3.1 К 2022 г. все государства EUR должны внедрить основы ГосПБП	EUR.SPI.3.1.01	Число государств EUR, которые внедрили основы ГосПБП
		EUR.SPI.3.1.02	Процент каждой предметной области, реализованной государствами EUR
		EUR.SPI.3.1.03	Процент удовлетворительных основополагающих ВП ГосПБП, реализованных государствами EUR
		EUR.SPI.3.1.04	Процент требуемых CAP, связанных с основополагающими ВП ГосПБП, представленными государствами EUR
		EUR.SPI.3.1.05	Процент требуемых CAP, связанных с основополагающими ВП ГосПБП, завершенными в государстве EUR

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов 2020-2022

Показатели и цели безопасности полетов в регионе EUR

Цель ГПБП 2020-2022	Цель EUR RASP	ID EUR SPI	Текст EUR SPI
	3.2 К 2025 г. все государства должны внедрить эффективную ГосПБП в зависимости от сложности их авиационной системы.	n/a	n/a
Цель 4 ГПБП: Государства должны расширить сотрудничество на региональном уровне для повышения безопасности полетов	4.1 К 2020 г. государства EUR, которые не ожидают достижения Целей 2 и 3 GASP, будут использовать региональный механизм контроля за обеспечением безопасности полетов, признанные ИКАО функции других государств или других организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов при обращении за помощью в целях укрепления их возможностей контроля за обеспечением безопасности полетов	EUR.SPI.4.1.01	Число государств EUR, нуждающихся в помощи/поддержке
	4.2 К 2022 г. все государства EUR должны представить информацию о рисках для безопасности полетов, в том числе показатели эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) в рамках ГосПБП, в адрес RASG-EUR.	n/a	n/a
	4.3 К 2022 г. все государства EUR, обладающие эффективными возможностями по контролю за обеспечением безопасности полетов и эффективными ГосПБП, будут активно руководить деятельностью RASG по управлению рисками безопасности полетов	n/a	n/a
Цель 5 ГПБП: Расширить использование отраслевых программ	5.1 К 2020 г. все поставщики услуг в государствах EUR будут использовать глобально согласованные SPI как часть своей системы управления безопасностью полетов (СУБП)	n/a	n/a
	5.2 К 2022 г. увеличить число поставщиков услуг в государствах EUR, участвующих в соответствующих признанных ИКАО отраслевых программах оценки.	n/a	n/a

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов 2020-2022

Показатели и цели безопасности полетов в регионе EUR

Цель ГПБП 2020-2022	Цель EUR RASP	ID EUR SPI	Текст EUR SPI
Цель 6 ГПБП: Убедиться в доступности соответствующей инфраструктуры для поддержки безопасных полетов	6.1 К 2022 г. все государства EUR должны внедрить базовую аэронавигационную инфраструктуру и инфраструктуру аэропортов.	n/a	n/a

n/a – Нет доступных SPI для редакции EUR RASP 2020 – 2022.

Том II

5. Действия по обеспечению безопасности полетов

В этой главе группируются все действия EUR RASP, распределенные по различным подразделам в соответствии с системной/эксплуатационной областью. Кроме того, действия группируются по ключевым областям риска в подразделах **Error! Reference source not found.** «Полеты – самолеты» и **5.5** «Полеты – полеты воздушных судов авиации общего назначения/для отдыха».

5.1 Системная безопасность

В этой области рассматриваются общесистемные проблемы, которые затрагивают авиацию в целом. В большинстве сценариев эти проблемы связаны с человеческим фактором, ограничениями возможностей человека, компетенцией персонала, социально-экономическими факторами или недостатками в организационных процессах и схемах, будь то на уровне полномочных органов или отрасли.

Эта область также включает влияние кибербезопасности на безопасность полетов.

5.1.1 Управление безопасностью полетов

Управление безопасностью полетов является стратегическим приоритетом. Несмотря на то, что в последние годы очевидно постоянное повышение уровня безопасности полетов во всех областях эксплуатации, последние авиационные происшествия подчеркивают сложный характер безопасности полетов и важность учета аспектов человеческого фактора. Полномочные органы и организации должны прогнозировать новые возникающие угрозы и связанные с ними проблемы путем разработки принципов SRM. Эти принципы будут упрочиваться внедрением СУБП при поддержке Приложения 19 ИКАО.

EUR.RMT.0001	Внедрение требований системы управления безопасностью полетов (СУБП) в действующее государственное законодательство		
	<i>Согласно Приложению 19 ИКАО, цель состоит в том, чтобы создать основу для управления безопасностью полетов в областях начальной летной годности и ее поддержания.</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 3 ГПБП EPAS RMT.0251</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>САА, организации, ответственные за типовую конструкцию ВС, двигателей, воздушных винтов или компонентов в соответствии с Приложением 8 ИКАО, организации, ответственные за изготовление ВС, двигателей, воздушных винтов или компонентов в соответствии с Приложением 8 ИКАО, утвержденные организации по техническому обслуживанию</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)	Сроки		
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>4-й квартал 2022 г.</i>		
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI		
<i>Число и тип различий, представленных государствами в отношении Приложения 19 ИКАО</i>	<i>n/a</i>		

EUR.RMT.0002	Внедрение требований и инструктивного материала по отчетности о происшествиях	
	<i>Разработка необходимых требований и инструктивного материала для поставщиков услуг и персонала САА по созданию и эффективному функционированию систем обязательной и добровольной отчетности о происшествиях в соответствии с п. А19 Главы 5 и Добавлением 3 и с учетом применяемого законодательства.</i>	
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет <i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>Регламент (ЕС) 376/2014¹³</i>	
	<i>Цель 3 ГПБП</i>	
Зависимости	<i>EPAS RMT.0681</i>	
	<i>IE-REST/TS/02 «Создание и внедрение эффективных систем обязательной и добровольной отчетности о происшествиях в области безопасности полетов в государствах и отрасли»</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Организации по подготовке диспетчеров УВД в соответствии с Приложением 1 ИКАО, утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО, эксплуатанты в соответствии с Приложением 6 ИКАО, пилоты, утвержденные организации по техническому обслуживанию, производители, поставщики услуг организации воздушного движения/аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО и эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО</i>	
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)		Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>		<i>4-й квартал 2022 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу		Сопутствующие SPI
<i>Число и тип различий, представленных государствами в отношении Приложения 19 ИКАО</i>		<i>n/a</i>

¹³

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0376&from=FR>

EUR.RMT.0003	Обновление Государственной программы по безопасности полетов, включая требования к системам управления безопасностью полетов для поставщиков услуг
---------------------	---

Рассмотреть соответствующие элементы Приложения 19 ИКАО с учетом статуса последней редакции документа и обеспечить соответствующую гармонизацию по горизонтали требований в разных областях с учетом полученного опыта.

Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 3 ГПБП EPAS RMT.0706</i>		

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>САА, держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, пилоты, утвержденные организации по техническому обслуживанию, утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО, организации, ответственные за типовую конструкцию ВС, двигателей, воздушных винтов или компонентов в соответствии с Приложением 8 ИКАО, эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО, поставщики услуг организации воздушного движения/аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО и Организации по подготовке диспетчеров УВД в соответствии с Приложением 1 ИКАО</i>
---	--

Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>
------------------------------	-------------------------

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Пересмотренная и обновленная нормативно-правовая база</i>	<i>1-й квартал 2025 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

*Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP
Изменено наименование действия*

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Число и тип различий, представленных государствами в отношении Приложения 19 ИКАО</i>	<i>n/a</i>

EUR.SPT.0004	Международное сотрудничество в части СУБП	
	<i>Государствам необходимо содействовать общему пониманию принципов и требований управления безопасностью полетов и человеческого фактора в разных странах, делиться полученным опытом и поощрять прогресс и гармонизацию посредством активного участия в SMICG, EASPG и других группах и форумах по безопасности полетов.</i>	
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет <i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>ГПБП SEI-5 (Отрасль) Повышение соответствия отрасли применяемым требованиям СУБП</i>	
Зависимости	<i>Цель 4 ГПБП EPAS SPT.057</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Все</i>	
Ответственные стороны	<i>Государства</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)		Сроки
<i>Подготовка материалов и проведение кампании по популяризации безопасности полетов</i>		<i>постоянное</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>		
<i>Изменено описание действия</i>		
<i>Ссылка на RASG-EUR заменена на ссылку на EASPG.</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу		Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>		<i>n/a</i>

EUR.SPT.0005	Внедрение государствами эффективных государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП)
---------------------	--

При внедрении и поддержании ГосПБП государства должны, в частности:

- обеспечить эффективное выполнение требований Приложения 19 и устранить недостатки в возможностях контроля (надзора) в качестве необходимого условия для эффективной реализации ГосПБП,
- обеспечить эффективную координацию между государственными органами, играющими роль в управлении безопасностью полетов,
- обеспечить, чтобы инспекторы обладали необходимой компетенцией для поддержки перехода к надзору, основанному на оценке рисков и характеристик,
- обеспечить наличие принципов и порядка надзора на основе риска и характеристик, включая описание того, как СУБП принимается и контролируется на регулярной основе,
- установить принципы и порядок сбора, анализа, обмена и защиты данных о безопасности полетов,
- установить процесс определения показателей безопасности полетов на государственном уровне с учетом результатов и процессов,
- обеспечить, чтобы утвержденный документ ГосПБП был доступен и распространен среди других государств,
- обеспечить регулярный пересмотр ГосПБП и регулярную оценку эффективности ГосПБП.

Статус	текущее	Приоритет	высокий
---------------	---------	------------------	---------

Приложение 19 ИКАО

Ссылка(и)

ГПБП SEI-13 — Начало внедрения ГосПБП на национальном уровне

ГПБП SEI-14 — Стратегическое распределение ресурсов для начала реализации ГосПБП

ГПБП SEI-15 — Стратегическое сотрудничество с основными заинтересованными сторонами в сфере авиации для начала реализации ГосПБП

ГПБП SEI-16 — Стратегическое сотрудничество с основными заинтересованными сторонами в сфере авиации для завершения реализации ГосПБП

Зависимости

Цель 3 ГПБП

EPAS MST.001

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Все</i>
---	------------

Ответственные стороны	<i>Государства</i>
------------------------------	--------------------

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)

Сроки

Реализованная и поддерживаемая ГосПБП

1-й квартал 2025 г.

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP

Изменено наименование действия для обеспечения соответствия формулировке Цели 3 ГПБП

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу

Сопутствующие SPI

n/a

EUR.SPI.4.1.01

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Системная безопасность

EUR.SPT.0006	Популяризация СУБП		
	<p>Государствам необходимо поощрять распространение и внедрение материала по популяризации безопасности полетов, разработанных Международной группой по управлению безопасностью полетов (SMICG), и другими соответствующими источниками.</p> <p>Последние результаты SMICG включают следующее:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Руководство по комплексному управлению показателями безопасности полетов в ГосПБП • Государственная оценка обоснований безопасности в отрасли 		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 3 ГПБП EPAS MST.002</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Все</i>		
Ответственные стороны	<i>Государство/Отрасль</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)		Сроки	
<i>Подготовка материалов и проведение кампании по популяризации вопросов безопасности полетов</i>		<i>постоянное</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу		Сопутствующие SPI	
<i>n/a</i>		<i>n/a</i>	

EUR.SPT.0007	Оценка СУБП
<p><i>Государствам необходимо использовать имеющиеся инструменты для поддержки надзора, основанного на оценке риска и характеристик. Государствам необходимо предоставлять комментарии разработчикам инструментальных средств в отношении того, как они используются, с целью стандартизации и постоянного совершенствования инструмента оценки. Государствам следует регулярно контролировать состояние соответствия требованиям СУБП в своей отрасли.</i></p>	
Статус	<i>текущее</i> Приоритет <i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>Инструмент оценки системы управления EASA¹⁴; ГПБП SEI-5 (Отрасль) Повышение соответствия отрасли применяемым требованиям СУБП</i>
Зависимости	<i>Цель 3 ГПБП EPAS MST.026</i>
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Все</i>
Ответственные стороны	<i>Государства</i>
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Отчеты об оценке СУБП</i>	<i>постоянное с ежегодными отчетами в адрес EASA</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ	
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP Изменено описание действия</i>	
МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Комментарии по использованию инструмента оценки</i>	<i>n/a</i>

¹⁴ <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/management-system-assessment-tool>

EUR.SPT.0008	Разработка и поддержание государствами Национального плана обеспечения безопасности полетов (NASP)
---------------------	---

Государствам необходимо обеспечить поддержание и регулярный пересмотр NASP. Государствам необходимо определить в NASP основные риски для безопасности полетов, затрагивающие их национальную систему безопасности полетов гражданской авиации, и должны принять необходимые меры для снижения этих рисков. При этом государствам следует учитывать общеевропейские зоны риска для безопасности полетов, определенные в документе EUR RASP для различных авиационных областей как часть процесса SRM, и при необходимости определять подходящие меры по смягчению последствий в рамках своих NASP. В дополнение к этим действиям в NASP должно также указываться, как измерить их эффективность. Государствам следует обосновать, почему действие не выполняется в отношении определенной области риска, определенной в EUR RASP.

Общеевропейские зоны риска для безопасности полетов в текущей редакции EUR RASP:

- для CAT на самолетах: сложное пространственное положение воздушного судна в полете, безопасность на ВПП, конфликт в воздухе, безопасность на земле, столкновение с землей и обстановка на борту воздушного судна
- для полетов винтокрылов: сложное пространственное положение вертолета в полете, а также возможное столкновение с землей и препятствиями
- для авиации общего назначения/для отдыха; сохранение управления, возможность справиться с условиями погоды, предотвращение столкновений в воздухе и управление полетом

В NASP необходимо:

- описать, как разрабатывается и принимается план, включая сотрудничество с различными структурами в данном государстве, с промышленностью и другими заинтересованными сторонами (участниками) (если это не описано в документе ГосПБП),
- включить цели по безопасности, принципы, показатели и критерии (если они не включены в документ ГосПБП),
- отразить действия EUR RASP, применяемые к данному государству,
- определить основные риски безопасности полетов на национальном уровне в дополнение к тем, которые определены в EUR RASP.

Статус	текущее	Приоритет	высокий
Ссылка(и)	Приложение 19 ИКАО ГПБП SEI-11 (Государства) — Стратегическое сотрудничество с основными участниками в сфере авиации для координированного повышения уровня безопасности полетов ГПБП SEI-17 (Государства) — Создание системы управления рисками безопасности полетов на национальном уровне (этап 1) ГПБП SEI-18 (Государства) — Создание системы управления рисками безопасности полетов на национальном уровне (этап 2) ГПБП SEI-19 (Государства) — Приобретение ресурсов для более активного использования возможностей моделирования рисков ГПБП SEI-20 (Государства) — Стратегическое сотрудничество с основными участниками в сфере авиации для поддержки проактивного использования возможностей моделирования рисков ГПБП SEI-21 (Государства) — Совершенствование управления рисками безопасности полетов на национальном уровне IE-REST SEI (Государства) — Снижение факторов, способствующих риску CFIT, LOC-I, MAC, RE и RI		
Зависимости	Цель 3 ГПБП EPAS MST.028		

Соответствующие заинтересованные стороны Все

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
Действия по обеспечению безопасности полетов – Системная безопасность

Ответственные стороны Государства

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
Создание NASP	4-й квартал 2020 г.

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
Число государств, представивших свои NASP в бюро EUR ИКАО или EASA	n/a

5.1.2 Человеческий фактор и возможности человека

Человеческий фактор и различное влияние на возможности человека, а также годность по состоянию здоровья являются стратегическими приоритетами. По мере появления на рынке новых технологий и/или эксплуатационных концепций при постоянно растущей сложности систем очень важно правильно оценивать человеческий фактор и возможности человека с точки зрения как ограничений, так и их влияния на обеспечение безопасности полетов как часть внедрения управления безопасностью полетов.

Определенные в настоящее время меры по обеспечению безопасности полетов, связанные с авиационным персоналом, направлены на обновление требований к управлению рисками, связанными с утомлением (FRM), и на содействие минимизации проблем безопасности полетов во всех областях, таких как личная готовность, восприятие летного экипажа или оптимизация работы экипажа в кабине (CRM) и связь, которые играют роль в повышении безопасности полетов во всех авиационных областях.

EUR.RMT.0009	Разработка и внедрение системы компетенций в области HF для персонала регулирующего органа
---------------------	---

Убедитесь, что персонал регулирующего органа обладает необходимыми навыками, знаниями и взглядами для решения вопросов, связанных с HF, и пропагандируют принципы HF в нормативных актах (регламентах), надзоре, защите прав и обеспечении безопасности полетов:

- разработать систему компетенций HF для персонала регулирующего органа
- разработать руководство и инструменты для оценки компетентности персонала регулирующего органа до и после подготовки.
- разработать руководство для соответствующего уровня компетенции HF для преподавателей в области HF

Статус Текущее **Приоритет** средний

Ссылка(и)

Зависимости Цель 3 ГПБП

Соответствующие заинтересованные стороны Все

Ответственные стороны Государства

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
Разработанная и реализованная система компетенций	4-й квартал 2022 г.

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP

Цель и область применения уточнены с целью сфокусироваться на компетенциях персонала регулирующего органа

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
n/a	n/a

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Системная безопасность

EUR.RMT.0010	Разработка правил нормирования полетного времени (FTL) для полетов CAT служб экстренной медицинской помощи (EMS) на самолетах и вертолетах		
	<i>Установить согласованные и соответствующие последним достижениям правила для EMS</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0492</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Пилоты и эксплуатанты воздушных судов – CAT – Самолеты в соответствии с частью I Приложения 6 ИКАО, выполняющие полеты для обеспечения экстренной медицинской помощи (EMS)</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>			<i>1-й квартал 2024 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу			Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>			<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Системная безопасность

EUR.RMT.0011	Обновление и согласование правил нормирования полетного времени (FTL) для CAT на самолете для полетов авиатакси и полетов с одним пилотом с учетом опыта эксплуатации и последних научных данных		
	<i>Разработать согласованные и соответствующие последним достижениям правила для полетов авиатакси и полетов с одним пилотом.</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0493</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Эксплуатанты воздушных судов – CAT – Самолеты в соответствии с частью I Приложения 6 ИКАО, пилоты</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)	Сроки		
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>1-й квартал 2024 г</i>		
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI		
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>		

EUR.RMT.0012	Правила нормирования полетного времени (FTL) для полетов вертолетов		
	<i>Разработать согласованные и соответствующие последним достижениям правила нормирования полетного времени для полетов вертолетов (CAT, специализированные операции, деловая авиация).</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0494</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Эксплуатанты воздушных судов – CAT – Вертолеты в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО, Эксплуатанты воздушных судов – Авиационные спецработы в соответствии с Приложением 6 ИКАО – Вертолеты, Эксплуатанты воздушных судов – Международная досуговая авиация – Некоммерческие полеты, Эксплуатанты крупных или турбореактивных вертолетов в соответствии с разделом части II Приложения 6 ИКАО, пилоты</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)	Сроки		
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>1-й квартал 2024 г.</i>		
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
<i>Изменено наименование действия</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI		
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>		

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Системная безопасность

EUR.RMT.0013	Правила нормирования полетного времени (FTL) для коммерческих полетов самолетов, не относящихся к CAT		
	<i>Установить согласованные и соответствующие последним достижениям правила нормирования полетного времени для коммерческих полетов самолетов, не относящихся к CAT.</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0495</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Пилоты и эксплуатанты коммерческих самолетов, не относящихся к CAT</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)	Сроки		
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>1-й квартал 2024 г.</i>		
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
<i>Изменено наименование действия</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI		
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>		

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Системная безопасность

EUR.RMT.0014	Внедрение профилактических мероприятий в области годности летного экипажа по состоянию здоровья		
	Государствам необходимо внедрить следующие профилактические мероприятия: (1) проведение психологической оценки летного экипажа перед началом трассовых полетов; (2) поддержка, содействие и обеспечение доступа к программам поддержки летного экипажа; (3) проведение систематического тестирования на наркотики и алкоголь (D&A) членов летного и кабинного экипажа при приеме на работу.		
Статус	текущее	Приоритет	высокий
Ссылка(и)	Регламент (ЕС) 2018/1042 от 23/07/2018 и Решение ED 2019/002/R EASA от 28/01/2019		
Зависимости	Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0700 (завершено)		
Соответствующие заинтересованные стороны	САА, эксперты в области авиационной медицины в соответствии с Приложением 1 ИКАО, Центры авиационной медицины в соответствии с Приложением 1 ИКАО, пилоты		
Ответственные стороны	Государства/EASA		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
Действующая нормативно-правовая база и инструктивный материал			4-й квартал 2022 г.
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу			Сопутствующие SPI
n/a			n/a

5.1.3 Слежение за воздушными судами, спасательные операции и расследование авиационных происшествий

Органы по расследованиям в области безопасности часто поднимают вопрос об отсутствии данных в поддержку расследований авиационных происшествий на легких воздушных судах. Это также связано с тем, что легкие воздушные суда не обязаны иметь бортовой самописец. Что касается крупных воздушных судов, то появление новых технологий, а также результаты исследований в области безопасности подчеркивают необходимость обновления спецификаций установки для бортовых самописцев.

Действия по обеспечению безопасности в этой области направлены на улучшение определения местоположения воздушного судна, терпящего бедствие, улучшение доступности и качества данных, записываемых бортовыми самописцами, оценку потребности в выполнении записи в полете для легких воздушных судов и необходимость введения записи переговоров по линии передачи данных для крупных воздушных судов, находящихся в эксплуатации.

EUR.RMT.0015	Изменение требований к бортовым самописцам и устройствам для обнаружения самописца под водой
---------------------	---

Внести правки в применяемые правила, чтобы соответствовать последним требованиям ИКАО для бортовых самописцев и устройствам для обнаружения самописца под водой

Статус *текущее* **Приоритет** *высокий*

Ссылка(и) *Регламент (ЕС) 2015/2338 от 11/12/2015*

Зависимости *Цель 1 ГПБП
EPAS RMT.0400*

Соответствующие заинтересованные стороны *держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО и организации, ответственные за конструкцию типа воздушного судна, двигателей, воздушных винтов или компонентов в соответствии с Приложением 8 ИКАО*

Ответственные стороны *Государства/EASA*

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Нормативно-правовая база с поправками</i>	<i>4-й квартал 2020 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Число и тип различий, представленных государствами в отношении Приложения ИКАО</i>	<i>n/a</i>

5.1.4 Влияние кибербезопасности на безопасность полетов

Действия по обеспечению безопасности в этой области направлены на снижение рисков для безопасности полетов, связанных с кибербезопасностью.

Действия по обеспечению безопасности в этой области также включают снижение рисков, связанных с пролетом над зонами вооруженного конфликта.

Управление воздействием кибербезопасности на безопасность полетов является стратегическим приоритетом.

EUR.RMT.0016	Риски кибербезопасности
<p><i>Создать регулируемую систему, которая эффективно способствует защите авиационной системы от кибератак и их последствий. Для достижения этой цели предлагается ввести правила (регламент), охватывающие все области авиации (проектирование, изготовление, техническое обслуживание, эксплуатация, экипаж, ATM/ANS, ADR), которые включают требования высокого уровня, основанные на характеристиках, и при необходимости поддерживаются приемлемыми методами установления соответствия (AMC), инструктивным материалом и отраслевыми стандартами.</i></p>	
Статус	<i>текущее</i> Приоритет <i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>Цель 3 ГПБП EPAS RMT.0720</i>
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>САА, утвержденные организации по подготовке к проведению технического обслуживания в соответствии с Приложением 1 ИКАО, организации по подготовке диспетчеров УВД в соответствии с Приложением 1 ИКАО, утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО, держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО – САТ, организации, ответственные за типовую конструкцию ВС, двигателей, воздушных винтов или компонентов в соответствии с Приложением 8 ИКАО, утвержденные организации по техническому обслуживанию, поставщики услуг организации воздушного движения/аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО и эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с Приложением 14 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>4-й квартал 2022 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ	
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>	
<i>Изменено наименование действия</i>	
<i>Изменено описание действия</i>	
МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

EUR.SPT.0017	Стратегия обеспечения кибербезопасности в авиации		
	<p>Граждане, летающие самолетами, все больше подвергаются угрозам кибербезопасности. У воздушных судов нового поколения системы связаны с землей в режиме реального времени. Технологии управления воздушным движением требуют подключения к Интернету и беспроводной связи между различными наземными центрами и воздушным судном. Увеличение числа сетевых подключений увеличивает уязвимость всей системы.</p> <p>Для решения этих проблем будет разработана Стратегия по обеспечению кибербезопасности в авиации. Эта стратегия будет включать, среди прочего, действия в следующих областях:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Распространение информации — Исследования и изучение — Расследование происшествий и реагирование на них — Знание и развитие компетенций — Международное сотрудничество и гармонизация — Регуляторная деятельность и разработка отраслевых стандартов 		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>высокий</i>
Ссылка(и)	<p>https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/cyber-security/main-easa-activities#group-easa-downloads</p> <p>Цель 3 ГПБП</p>		
Зависимости	<p>EPAS SPT.071 (завершено)</p> <p>ГПАБ</p>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Все</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
<i>Принятие Стратегии обеспечения кибербезопасности в авиации</i>			<i>1-й квартал 2021 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу			Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>			<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Системная безопасность

EUR.SPT.0018	Распространение информации о зонах конфликта		
	<i>Определить дальнейшие действия на уровне EUR с целью предоставления общей информации о рисках, возникающих в зонах конфликта.</i>		
Статус	<i>текущее – постоянное действие</i>	Приоритет	<i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS SPT.078</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Все</i>		
Ответственные стороны	<i>Региональное бюро ИКАО/Государства</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
<i>Доведение информации до государств</i>			<i>постоянное</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу			Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>			<i>n/a</i>

5.1.5 Надзор

Действия по обеспечению безопасности в этой области направлены на усиление ответственности государств в части контроля за обеспечением безопасности полетов (надзора). В Приложении 19 представлена концепция надзора, основанного на оценке риска, с целью решения вопросов безопасности полетов с учетом эффективности.

Эффективную систему контроля безопасности обеспечивают следующие факторы:

- способность и решимость осуществлять эффективный надзор;
- способность выявлять риски посредством процесса сбора и анализа данных;
- способность эффективно снижать выявленные риски, что подразумевает измерение характеристик и постоянное усовершенствование;
- готовность и возможность обмена информацией и сотрудничества с компетентными органами других государств;
- способность обеспечить наличие компетентного персонала, при этом «компетентный» включает в себя понятие достаточной подготовки и надлежащей квалификации;
- сосредоточение на внедрении эффективных систем управления в промышленности, где это требуется действующим законодательством.

EUR.RMT.0019	Регулирование и надзор за поисково-спасательными службами		
	<i>Пересмотреть и усовершенствовать существующие нормативные требования и инструктивный материал для создания и надзора за безопасностью поисково-спасательных служб</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 2 ГПБП</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>САА, поставщики услуг поисково-спасательных служб</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
<i>Нормативно-правовая база с поправками</i>			<i>4-й квартал 2021 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>n/a</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу			Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>			<i>n/a</i>

EUR.RMT.0020	Возможности надзора/основные направления работы	
	<p>Для дальнейшего укрепления возможностей надзора САА следует рассмотреть следующие основные системные направления работы:</p> <p>(a) Присутствие компетентного персонала в САА Государствам необходимо обеспечить присутствие компетентного персонала для выполнения своих обязанностей по контролю за обеспечением безопасности полетов;</p> <p>(b) Совместный надзор во всех секторах Государства необходимо обеспечить сотрудничество, если усилия организации по надзору задействуют более одного государства, чтобы обеспечить адекватный надзор за этими видами деятельности, с или без согласованной передачи задач по надзору.</p> <p>(c) Система управления организаций во всех секторах Государства необходимо поощрять возможности САА оценивать и контролировать систему управления в организациях во всех секторах. Эта задача будет касаться, в частности, культуры безопасности, структуры управления организации, взаимодействия между процессом определения/оценки рисков и процессом мониторинга в организации, использования результатов проверок и информации о безопасности полетов, такой как происшествия, инциденты и авиационные происшествия. Это должно обеспечить САА адаптацию и совершенствование своей системы надзора.</p>	
Статус	новое	Приоритет средний
Ссылка(и)	<p>Приложение 19 ИКАО и Цель 2 ГПБП 2020-2022 «Укрепление возможностей государств по контролю за обеспечением безопасности полетов» ГПБП SEI-4 & ГПБП SEI-10 — Стратегическое распределение ресурсов для обеспечения эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов ГПБП SEI-5 — Квалифицированный технический персонал для поддержки эффективного контроля за безопасностью полетов ГПБП SEI-6 — Стратегическое сотрудничество с основными заинтересованными сторонами в сфере авиации для координированного повышения уровня безопасности полетов</p>	
Зависимости	Цель 2 и 3 ГПБП EPAS MST.032	
Соответствующие заинтересованные стороны	Все	
Ответственные стороны	Государства	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)		Сроки
Создание NASP и решение вопросов по данным направлениям работы		4-й квартал 2021 г.
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
n/a		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу		Сопутствующие SPI
n/a		n/a

5.2 Компетентность персонала

EUR.RMT.0021	Требования ИКАО к владению языками, используемыми для ведения радиотелефонной связи (ILPR) – нормотворчество	
	<i>Пересмотреть, обновить существующие или разработать новые нормативные требования и/или инструктивный материал для обеспечения высокого качества оценки владения авиационной терминологией и согласованного внедрения ELP (уровня знаний английского языка) для соответствующих категорий обладателей лицензий.</i>	
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет <i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>Приложение 1, Приложение 6, Приложение 10, Приложение 11 ИКАО</i>	
Зависимости	<i>Цель 2 ГПБП</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Государства-члены, утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО, поставщики аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО, диспетчеры УВД, пилоты и пилоты-курсанты в соответствии с Приложением 1 ИКАО</i>	
Ответственные стороны	<i>Государства</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	Сроки	
<i>Нормативно-правовая база с поправками</i>	<i>4-й квартал 2023 г./1-й квартал 2024 г.</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>n/a</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI	
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	

EUR.SPT.0022	Требования ИКАО к владению языками, используемыми для ведения радиотелефонной связи (ILPR) – популяризация вопросов безопасности полетов	
	<p><i>Поток 1:</i> Повышать осведомленность о внедрении LPR (LPRI), внедрять передовую практику и содействовать пропорциональному LPRI на основе эксплуатационных потребностей вместе с ИКАО, отраслью и государствами.</p> <p>Всем соответствующим заинтересованным сторонам и государствам необходимо совместно работать над поддержанием, мониторингом и пересмотром LPRI; содействовать общему пониманию LPRI как проблемы безопасности, связанной с принципами человеческого фактора; делиться полученным опытом; поощрять его прогресс и гармонизацию и разрабатывать документ о надлежащей практике с целью удовлетворения потребностей в области эксплуатации, безопасности полетов и стандартизации.</p> <p><i>Поток 2:</i> САА необходимо рекомендовать, чтобы утвержденные организации по подготовке проводили подготовку пилотов в части CPL, ATPL и IR в основном на английском языке и/или чтобы обучение английскому языку проводилось параллельно с курсами CPL, ATPL и IR.</p>	
Статус	новое	Приоритет высокий
Ссылка(и)	Приложение 1, Приложение 6, Приложение 10, Приложение 11 ИКАО	
Зависимости	Цель 2 ГППП EUR.RMT.0021, EPAS SPT.105	
Соответствующие заинтересованные стороны	САА, утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО, поставщики аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО, диспетчеры УВД, пилоты и пилоты-курсанты в соответствии с Приложением 1 ИКАО	
Ответственные стороны	Государства/EASA	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	Сроки	
Поток 1	постоянное	
Поток 2 Руководство / Документ по надлежащей практике	2021	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
n/a		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI	
n/a		

EUR.RMT.0023	Распространение основанной на компетенциях подготовки (CBT) на все лицензии и оценки и распространение принципа контроль факторов угрозы и ошибок (КУО) на все свидетельства и оценки
---------------------	--

Принципы CBT должны распространяться на все свидетельства и оценки, а свидетельство пилота многочленного экипажа (MPL) должно пересматриваться с целью учесть данные с симпозиума ИКАО по MPL и Европейского консультативного совета по MPL. Следует также рассмотреть некоторые пункты действий для GA, такие как модульная подготовка и CBT.

Статус *текущее* **Приоритет** *высокий*

Ссылка(и) *n/a*

Цель 1 ГПБП

Зависимости *EPAS RMT.0194*

IE-REST/PT/02 «Внедрение подготовки, основанной на анализе фактических данных (EBT)»

Соответствующие заинтересованные стороны *Утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО, держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, пилоты, инструкторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО, эксперты-экзаменаторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО*

Ответственные стороны *Государства/EASA*

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Нормативно-правовая база с поправками</i>	<i>4-й квартал 2022 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

*Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP
 Изменено наименование действия*

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

EUR.RMT.0024 Повышение точности тренажерных устройств имитации полета (FSTD)

Это вопрос гармонизации ИКАО, так как основная цель состоит в том, чтобы включить в применяемое законодательство элементы из документа Doc 9625 ИКАО для использования FSTD при летной подготовке. В задаче также будут учитываться три рекомендации по обеспечению безопасности (SR) и цель в виде включения результатов и наблюдений в рамках подготовки по предотвращению потери управления и его восстановлению (LOCART) и других результатов рабочей группы. Должна обеспечиваться гармонизация с Федеральным авиационным управлением (ФАУ).

Подзадача 1 – повышение точности положений, касающихся поддержки подготовки к действиям при сваливании, а также новых требований к подготовке для предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них (UPRT).

Подзадача 2 – рассмотрение технических требований к тренажерным устройствам, чтобы учитывать их фактические возможности и технологический прогресс.

Подзадача 3 – решение любых соответствующих и актуальных возникающих вопросов, включая возможность разработки требований FSTD для воздушных судов с двигателями/поворотными несущими винтами.

Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГППП EPAS RMT.0196</i>		

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО, DTO, пилоты, инструкторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО, эксперты-экзаменаторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Нормативно-правовая база с поправками</i>	<i>2-й квартал 2022 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

*Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP
 Изменено наименование действия*

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Системная безопасность

EUR.RMT.0025	Новые технологии подготовки/обучения для персонала технического обслуживания		
	Создать структуру для: <ul style="list-style-type: none"> • электронного и дистанционного обучения; • имитационных устройств или STD; • специализированной подготовки, такой как подготовка на основе человеческого фактора, FTS, продолжение подготовки; • смешанных методов обучения. 		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0255</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>САА, держатели свидетельств по техническому обслуживанию воздушных судов (AML), утвержденные организации по подготовке к проведению технического обслуживания в соответствии с Приложением 1 ИКАО, утвержденные организации по техническому обслуживанию</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)	Сроки		
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>2022Q3</i>		
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
<i>Изменено наименование действия</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI		
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>		

EUR.RMT.0026	Требования к получению свидетельства специалиста по полетам аэростатов и планеров		
	<i>Рассмотреть темы, определенные экспертами в отрасли аэростатов и планеров, с точки зрения летного экипажа и с медицинской точки зрения в отношении требований к получению свидетельства специалиста по полетам аэростатов и планеров</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0654</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>САА, Эксплуатанты – Планеры, Эксплуатанты воздушных судов – Аэростаты, пилоты, инструкторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО, эксперты-экзаменаторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)	Сроки		
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>4-й квартал 2022 г</i>		
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI		
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>		

EUR.SPT.0027	Руководство экзаменатора по летной подготовке	
	<p>Способствовать применению и гармонизации среди летных экзаменаторов стандартов и передовых практик, чтобы гарантировать, что любой заявитель обладает сопоставимым уровнем знаний, компетентности и навыков.</p> <p>Посредством надежного и объективного руководства по тестированию и проверке способствовать достижению оптимальных результатов в интересах эффективности, результативности, объективности и прозрачности. Содействовать применению общих стандартов для программ подготовки для экзаменаторов во всех САА государств-членов EUR.</p> <p>Данная SPT повлечет за собой:</p> <ul style="list-style-type: none"> - разработку руководства экзаменатора по летной подготовке (FEM), в котором содержатся рекомендации для экзаменаторов по летной подготовке в части проведения экзаменов с целью повышения стандартизации и объективности экзаменаторов на уровне ЕС. - предоставление рекомендаций компетентным органам относительно полезности использования общих стандартизированных форм и, кроме того, общих процедур уведомления для экзаменаторов с действующим свидетельством экзаменатора. 	
Статус	новое	Приоритет средний
Ссылка(и)	Руководство экзаменатора по летной подготовке (FEM) EASA – в разработке	
Зависимости	Цель 1 ГППП EPAS SPT.111	
Соответствующие заинтересованные стороны	САА, эксперты-экзаменаторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО	
Ответственные стороны	EASA/Государства	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)		Сроки
Руководство экзаменатора по летной подготовке EASA		2-й квартал 2020 г.
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
n/a		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу		Сопутствующие SPI
n/a		n/a

EUR.SPT.0028	Популяризация всех вакансий и возможностей в авиационной отрасли региона EUR ИКАО	
	<p><i>Помочь решить проблему потенциальной нехватки авиационных специалистов для будущей авиационной системы в регионе EUR ИКАО посредством популяризации всего спектра имеющихся вакансий и возможностей.</i></p> <p><i>Это включает весь спектр авиационной деятельности как на земле, так и на борту. Данное действие поддерживает реализацию программы ИКАО для следующего поколения авиационных специалистов (NGAP).</i></p>	
Статус	новое	Приоритет средний
Ссылка(и)	NGAP ИКАО	
Зависимости	Цель 3 ГПБП (Популяризация безопасности полетов как часть ГосПБП) EPAS SPT.107	
Соответствующие заинтересованные стороны	Все	
Ответственные стороны	Государства	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)		Сроки
Материал по популяризации для публикации в Интернете и социальных сетях		постоянное
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<p><i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i></p> <p><i>Изменено наименование действия</i></p> <p><i>Изменено описание действия</i></p>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу		Сопутствующие SPI
n/a		n/a

5.3 Производство полетов – самолеты

В этой главе группируются все действия в области CAT на самолетах (авиалинии и авиатакси, пассажиры/грузы, самолеты всех категорий массы), некоммерческие полеты на воздушных судах со сложными двигателями (NCC), а также специализированные операции (SPO) с участием самолетов всех категорий массы.

5.3.1 Полеты CAT & NCC

Эксплуатационная область CAT и NCC на самолетах остается главным направлением деятельности по обеспечению безопасности полетов в регионе EUR. Для CAT на крупных самолетах и NCC в этих областях имеются достаточные данные о безопасности полетов и уязвимости, чтобы можно было определить конкретные показатели безопасности полетов.

5.3.1.1 Сложное пространственное положение воздушного судна в полете (LOC-I)

Потеря управления, как правило, происходит из-за того, что воздушное судно переходит в режим полета, который выходит за пределы обычного диапазона режимов полета, как правило, но не всегда, с высокой скоростью, что создает элемент неожиданности для летного экипажа. Предотвращение потери контроля является стратегическим приоритетом.

Сложное пространственное положение воздушного судна или потеря контроля – это ключевая область риска с наивысшим совокупным значением риска, связанным с авиационными происшествиями со смертельным исходом в ходе полетов самолетов CAT. Сюда входят неуправляемые столкновения с землей, а также случаи, когда воздушное судно отклонялось от заданной траектории полета или заданных параметров полета воздушного судна, независимо от того, осознал ли летный экипаж это отклонение и было ли возможно восстановление пространственного положения или нет. Это также включает срабатывание предупреждения о сваливании и защиту от выхода за границы диапазона режимов полета.

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Производство полетов – самолеты

EUR.RMT.029	Подготовка для предотвращения потери и восстановления управляемости воздушного судна	
	<i>Пересмотр положений о начальной и периодической подготовке с целью предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них (UPRT). При этом также будет рассмотрен вопрос о реализации положений ИКАО (а именно: Приложение 1, часть I Приложения 6, PANS-TRG, Doc 9868, Doc 10011, Doc 9625). Другими аспектами, которые необходимо описать, является ручное управление воздушным судном при сваливании и выходе из сваливания (в том числе на большой высоте), подготовка в части законов конфигурации ЛА, периодическая подготовка по механике полета и сценарию подготовки (включая эффект неожиданности).</i>	
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет <i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>Регламент (ЕС) 2018/1974 от 14/12/2018 Решение ED 2019/025/R EASA, опубликованное 17/12/2019</i>	
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0581 (завершено) IE-REST/PT/03 «Снижение числа авиационных происшествий при LOC-I»</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>САА, утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО, держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, пилоты, инструкторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО, эксперты-экзаменаторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО</i>	
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)		Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>		<i>4-й квартал 2020 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу		Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг процентного соотношения авиационных происшествий в этих ключевых областях риска</i>		<i>EUR.SPI.1.1.04</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Производство полетов – самолеты

EUR.SPT.0030	Популяризация положений о подготовке пилотов	
	<i>Цель состоит в том, чтобы дополнить новый нормативный пакет документов по подготовке для предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них (UPRT) с соответствующим материалом по популяризации вопросов безопасности полетов.</i>	
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет <i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>ГПБП SEI (Государства) – Минимизация факторов, способствующих авиационным происшествиям и инцидентам с LOC-1</i>	
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EUR.RMT.0029, EPAS SPT.012</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>САА, утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО, держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, пилоты, инструкторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО, эксперты-экзаменаторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО</i>	
Ответственные стороны	<i>Государства</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)		Сроки
<i>Материал по популяризации вопросов безопасности полетов</i>		<i>4-й квартал 2020 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу		Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг процентного соотношения авиационных происшествий в этих ключевых областях риска</i>		<i>EUR.SPI.1.1.04</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Производство полетов – самолеты

EUR.SPT.0031	Повышение осведомленности о риске, создаваемом обледенением в полете, и возможных мерах по его уменьшению		
	<i>Содействие снижению риска авиационных и других происшествий из-за обледенения в полете, повышая осведомленность об этой проблеме безопасности полетов. Сюда необходимо включить информацию о ситуациях, когда может произойти обледенение в полете, и о том, как летный экипаж может распознать некоторые из факторов, которые могут привести к авиационным происшествиям. Также следует предоставить информацию о мерах, которые эксплуатанты и летный экипаж могут предпринять, чтобы снизить риск возникновения авиационного происшествия.</i>		
Статус	<i>новое</i>	Приоритет	<i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>ГПБП SEI (Отрасль) – Минимизировать факторы, способствующие авиационным происшествиям и инцидентам при LOC-I</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS SPT.109</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Эксплуатанты воздушных судов – CAT в соответствии с Приложением 6 ИКАО, поставщики наземного обслуживания в соответствии с Приложением 9 или Приложением 14 ИКАО, пилоты</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/Региональное бюро ИКАО/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
<i>Материал по популяризации для публикации в Интернете и социальных сетях</i>			<i>4-й квартал 2020 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>n/a</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу			Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг процентного соотношения авиационных происшествий в этих ключевых областях риска</i>			<i>EUR.SPI.1.1.04</i>

5.3.1.2 Безопасность на ВПП

Данный раздел посвящен выездам за пределы на ВПП, несанкционированным выездам на ВПП и столкновениям на ВПП и является стратегическим приоритетом.

Выезд за пределы ВПП включает произошедшие выезды за пределы на ВПП, как на высокой, так и на низкой скорости, а также случаи, когда летный экипаж испытывал трудности с поддержанием путевого управления воздушным судном или торможением во время посадки, когда посадка происходила долго, быстро, не по центру или была жесткой, либо если у воздушного судна возникли технические проблемы с шасси (без замка, не выпущено или разрушено) во время посадки.¹⁵

Под несанкционированным выездом на ВПП понимается ошибочное присутствие воздушного судна, транспортного средства или человека на действующей ВПП или в ее защитных зонах, что потенциально может привести к столкновению на ВПП как наиболее вероятному исходу авиационного происшествия.¹⁶ Несмотря на относительно низкое число, риск по всех зарегистрированных случаях был вполне реальным.

EUR.RMT.0032 Обзор требований к характеристикам самолета для полетов

Разработать нормативный материал для обеспечения большей ясности, технической точности, гибкости или сочетания этих преимуществ для эксплуатационных требований к характеристикам самолета для полетов с целью уменьшения числа авиационных происшествий и серьезных инцидентов, в которых причинным фактором являются эксплуатационные характеристики самолета.

Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0296</i>		

Соответствующие заинтересованные стороны *САА, Эксплуатанты воздушных судов – САТ – Самолеты в соответствии с частью I Приложения 6 ИКАО, организации, ответственные за типовую конструкцию ВС, двигателей, воздушных винтов или компонентов в соответствии с Приложением 8 ИКАО*

Ответственные стороны *Государства/EASA*

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>3-й квартал 2020 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг процентного соотношения авиационных происшествий в этих ключевых областях риска</i>	<i>EUR.SPI.1.1.04</i>

¹⁵ В государствах-членах EASA на выезды за пределы ВПП приходится 81 происшествие с высокой степенью риска, зарегистрированное в период 2013-2017 гг. в САТ на самолетах и NCC.

¹⁶ В государствах-членах EASA на явные или потенциальные столкновения на ВПП приходится 28 происшествий с высокой степенью риска, зарегистрированных в период 2013-2017 гг.

5.3.1.3 Конфликт в воздухе (возможные столкновения в воздухе)

Воздушный конфликт относится как к фактическим столкновениям, так и к опасным сближениям в воздухе. Он обусловлен непосредственными прекурсорами, такими как нарушения минимума эшелонирования, рекомендаций по разрешению угрозы столкновения системы выдачи информации о воздушном движении и предупреждения столкновений (TCAS) или нарушения воздушного пространства¹⁷. Это особая проблема безопасности, которая является основным приоритетом в данной ключевой области риска. Оценка риска авиационных происшествий и серьезных инцидентов требует включения воздушного конфликта в качестве ключевой зоны риска в данной области.

EUR.SPT.0033	Популяризация безопасности полетов в отношении столкновений в воздухе (MAC) и нарушения воздушного пространства
	<i>Разработать и реализовать общеевропейскую кампанию по повышению безопасности полетов, направленную на предотвращение нарушений воздушного пространства и снижение риска MAC, включая осведомленность о сложности воздушного пространства и использование технологий, позволяющих определять местоположение воздушного судна и сообщать о нем поставщикам транспортных услуг и аэронавигационного обслуживания.</i>
Статус	<i>текущее</i> Приоритет <i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>https://www.easa.europa.eu/airspace-infringement</i>
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS SPT.089 (завершено)</i>
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>САА, утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО, держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, пилоты, инструкторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО, эксперты-экзаменаторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>Региональное бюро ИКАО/ EASPG</i>
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Проведение кампании по популяризации безопасности полетов</i>	<i>4-й квартал 2020 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ	
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>	
<i>Изменено наименование действия</i>	
МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг процентного соотношения авиационных происшествий в этих ключевых областях риска</i>	<i>EUR.SPI.1.1.04</i>

¹⁷ Несмотря на то, что в последние годы в государствах-членах EASA не было авиационных происшествий с самолетами CAT в воздухе, на данную ключевую область риска обратили внимание ряд государств-членов через NoA, а также некоторые авиакомпании, особенно в контексте риска столкновения воздушных судов без приемоответчиков в неконтролируемом воздушном пространстве.

EUR.SPT.0034 Нарушение эшелонирования между гражданскими и военными воздушными судами

Ряд государств сообщили об увеличении числа нарушений эшелонирования, связанных с гражданскими и военными воздушными судами, и, в частности, об увеличении объема некооперативного военного воздушного движения в открытом море.

Государствам следует рассмотреть возможность выполнения следующих рекомендаций:

- принять и в полном объеме применять Циркуляр 330;*
- тесно координировать разработку, согласование и публикацию эксплуатационных требований и инструкций для государственных воздушных судов с целью обеспечения постоянного «должного внимания» в отношении гражданских воздушных судов;*
- разработать и согласовать как минимум гражданские/военные процедуры координации ОрВД на уровне EUR;*
- сообщать о соответствующих происшествиях полномочным органам;*
- облегчить/сделать доступными первичные данные радиолокационного наблюдения в воинских частях гражданским подразделениям УВД. От государств требуется следить за выполнением рекомендаций и представить комментарии об их реализации.*

Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>Циркуляр 330 ИКАО, который в ближайшее время будет заменен на документ Doc 10088 ИКАО</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS MST.024</i>		

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>Государства</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Отчет (комментарий о реализации)</i>	<i>4-й квартал 2020 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг процентного соотношения авиационных происшествий в этих ключевых областях риска</i>	<i>EUR.SPI.1.1.04</i>

5.3.1.4 Столкновение с землей

Данная область риска включает контролируемое столкновение с землей, а также недолет или перелет на ВПП на этапах захода на посадку и посадки. Сюда входят ситуации, когда воздушное судно сталкивается или почти сталкивается с землей при сохранении управления воздушным судном со стороны летного экипажа. Сюда также включены события, которые являются непосредственными прекурсорами фатального исхода, например, снижение ниже метеорологических минимумов, неоправданное разрешение на выполнение полета ниже радиолокационных минимумов и т.д.

EUR.RMT.0035	Работа TAWS в условиях ППП и ПВП и TAWS для турбореактивных самолетов с МТОМ до 5 700 кг, способных перевозить от шести до девяти пассажиров		
	Разработать нормативную базу для: — снижение риска авиационных происшествий, отнесенных к категории CFIT, для турбореактивных самолетов, максимальная сертифицированная взлетная масса которых (МСТОМ) составляет менее 5700 кг или максимальное количество мест для пассажиров (MOPSC) составляет более пяти и не более девяти; — повышение эффективности системы предупреждения об опасности сближения с землей (TAWS) с целью снижения авиационных происшествий, вызванных CFIT.		
Статус	текущее	Приоритет	высокий
Ссылка(и)	Регламент (ЕС) 2018/1042 от 23/07/2018		
Зависимости	Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0371 (завершено)		
Соответствующие заинтересованные стороны	Держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО		
Ответственные стороны	Государства/EASA		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)	Сроки		
Действующая нормативно-правовая база	4-й квартал 2021 г.		
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
Перереформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI		
Мониторинг процентного соотношения авиационных происшествий в этих ключевых областях риска	EUR.SPI.1.1.04		

5.3.1.5 Обстановка на борту воздушного судна

Неконтролируемый пожар на борту воздушного судна, особенно в полете, представляет собой одну из самых серьезных опасностей в авиации. Также в этом разделе описываются сброс давления в воздушном судне и пожар после удара о землю, как и ситуации, когда внутренняя обстановка на борту воздушного судна может стать опасной или даже исключать возможность выживания.

Пожар в полете может в конечном итоге привести к потере управления либо в результате отказа конструкции или системы управления, либо в результате неспособности экипажа справиться с ситуацией. Пожар на земле может быстро распространиться и привести к значительным жертвам, если не обеспечить достаточно быструю эвакуацию и реагирование на чрезвычайную ситуацию. Дым или пары, независимо от того, связаны они с огнем или нет, могут привести к утрате способности к деятельности у пассажиров и экипажа и, безусловно, вызовут тревогу и соответствующую реакцию. Даже если они не оказывают влияния на безопасность полета, они могут вызвать определенную тревогу и потому требуют внимания.

В последние годы не было ни одного авиационного происшествия со смертельным исходом, связанного с пожарами, с участием эксплуатантов из государств-членов EASA, однако в других частях мира имели место случаи, которые вызывают беспокойство в рамках EPAS.

Вопрос качества воздуха в кабине экипажа (CAQ) на борту коммерческих воздушных судов является предметом нескольких исследований и исследовательских проектов во всем мире, касающихся последствий для здоровья и безопасности экипажей и пассажиров.

Также сильные опасения вызывают загрязнения нефтью или авиационными жидкостями и их побочными продуктами, хотя они представляют собой небольшую долю происшествий в CAQ.

Данный раздел сохранен для будущих действий.

5.3.1.6 Прочее

В данном разделе собраны действия, которые не относятся ни к одной из KRA, перечисленных в предыдущих разделах. Сюда могут входить различные типы действий в области CAT на самолетах и операций NCC. Необходимость в такой категории была обусловлена постоянным развитием EUR RASP в направлении новых областей безопасности полетов.

EUR.RMT.0036	Требования к сменным пилотам	
	<i>Рассмотреть положения о работе сменных пилотов с точки зрения опыта, подготовки, проверки и оптимизации работы экипажа в кабине.</i>	
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет <i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>	
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП & Цель 2 ГПБП EPAS RMT.0190</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО и держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, пилоты</i>	
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)		Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>		<i>2-й квартал 2022 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу		Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>		<i>n/a</i>

EUR.RMT.0037	Некоммерческие полеты воздушных судов, указанных в эксплуатационных спецификациях (OpSpecs) держателем АОС		
	<ul style="list-style-type: none"> • Определить категории полетов, которые считаются некоммерческими полетами, выполняемыми держателями сертификатов эксплуатанта (АОС); • Стандартизировать неофициальные термины, используемые для того, чтобы иметь четкое представление о различных категориях некоммерческих полетов; • Определить стандарты для некоммерческих полетов держателей АОС, связанных с подготовкой, программой и организационной структурой, при необходимости; • Установить минимальные требования к квалификации и подготовке экипажей для каждого типа некоммерческих полетов, выполняемых держателями АОС, при необходимости; • Гармонизировать процесс реализации. 		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>Регламент (ЕС) 2019/1384 от 24/07/2019 и Решение ED 2019/019/R, опубликованное 17/09/2019</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0352 (завершено)</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)	Сроки		
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>4-й квартал 2020 г.</i>		
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI		
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>		

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Производство полетов – самолеты

EUR.RMT.0038	Обновление правил воздушных перевозок
---------------------	--

Усовершенствовать организационную структуру САА и организационные требования в области Регламента воздушных перевозок (Air OPS) с учетом выявленных проблем реализации;

- Точнее определить квалификацию инспектора;
- При необходимости учитывать новые бизнес-модели;
- Учитывать любой опыт, полученный при реализации СУБП;
- Обеспечить соблюдение стандартов и рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО;
- Устранить выявленные проблемы безопасности полетов, такие как размещение пассажиров и инструктаж;

Статус	текущее	Приоритет	средний
Ссылка(и)	Регламент (ЕС) 2019/1384 от 24/07/2019 и Решение ED 2019/019/R EASA, опубликованное 17/09/2019		
Зависимости	Цель 2 ГПБП (возможности надзора) EPAS RMT.0516 (завершено)		

Соответствующие заинтересованные стороны	Держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО
Ответственные стороны	Государства/EASA

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
Нормативно-правовая база с поправками	4-й квартал 2021 г.

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP
 Изменено наименование действия

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
n/a	n/a

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
Действия по обеспечению безопасности полетов – Производство полетов – самолеты

EUR.RMT.0039	Планирование и регулирование расходов топлива/энергетической эффективности		
	<i>Пересмотреть и обновить правила регулирования расходов топлива/энергетической эффективности с учетом поправок ИКАО и соответствующей SR и обеспечения эксплуатационной гибкости.</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>(SR) FRAN-2012-026</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГППП EPAS RMT.0573</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>			<i>4-й квартал 2021 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
<i>Изменено наименование действия</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу			Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>			<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Производство полетов – самолеты

EUR.SPT.0040	Популяризация новых положений по планированию и регулированию расходов топлива/энергетической эффективности		
	<i>Цель состоит в том, чтобы дополнить новый пакет нормативных документов по планированию и регулированию расходов топлива соответствующим материалом по популяризации вопросов безопасности полетов.</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0573, EASA SPT.097</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)	Сроки		
<i>Материал по популяризации вопросов безопасности полетов</i>	<i>4-й квартал 2022 г.</i>		
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI		
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>		

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Производство полетов – самолеты

EUR.RMT.0041	Производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром		
	<i>Гармонизировать производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO) с соответствующими SARPS ИКАО и модернизировать правила Стандартов эксплуатационных характеристик полетов на увеличенную дальность самолетов с двумя газотурбинными двигателями (ETOPS).</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0392</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>САА, держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)	Сроки		
<i>Нормативно-правовая база с поправками</i>	<i>4-й квартал 2021 г.</i>		
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
<i>Изменено наименование действия</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI		
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>		

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Производство полетов – самолеты

EUR.RMT.0042	Перенос положений об электронном полетном планшете (EFB) из Приложения 6 ИКАО		
	<i>Перенести SARPS ИКАО в применяемые правила и обновить их в соответствии с последними разработками EFB.</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>Регламент (ЕС) 2018/1975 от 14/12/2018 и Решение ED 2019/008/R EASA, опубликованное 27/02/2019</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0601 (завершено)</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>			<i>4-й квартал 2020 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу			Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>			<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Производство полетов – самолеты

EUR.SPT.0043	Прекурсоры мониторинга полетных данных по основным эксплуатационным рискам безопасности полетов		
	<i>Государствам-партнерам EASA, отрасли, другим региональным и международным организациям необходимо заполнить документацию по надлежащей практике, которая поддерживает включение основных эксплуатационных рисков безопасности полетов, таких как RE, RI, LOC-I, CFIT и MAC, в программы FDM эксплуатантов.</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>ГПБП SEI (Отрасль) – Минимизация факторов, способствующих авиационным происшествиям и инцидентам при CFIT, LOC-I, MAC, RE и RI</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП (эксплуатационная) & Цель 3 ГПБП; EPAS SPT.076</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA/Отрасль</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
<i>Документы по надлежащей практике</i>			<i>4-й квартал 2020 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу			Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг процентного соотношения авиационных происшествий в этих ключевых областях риска</i>			<i>EUR.SPI.1.1.04</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Производство полетов – самолеты

EUR.SPT.0044	Надлежащая практика по интеграции данных FDM эксплуатанта с другими источниками данных по безопасности полетов	
	<i>Государствам-партнерам EASA, отрасли, другим региональным и международным организациям необходимо определить надлежащую практику, призванную оказать содействие эксплуатанту при интеграции своих данных FDM с другими источниками данных по безопасности полетов.</i>	
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет <i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/safety-promotion/european-operators-flight-data-monitoring-eofdm-forum#group-easa-downloads</i>	
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП (эксплуатационная) & Цель 3 ГПБП EPAS SPT.077 (завершено)</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО</i>	
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA/ИКАО/Отрасль</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	Сроки	
<i>Документ по надлежащей практике</i>	<i>4-й квартал 2020 г.</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>		
<i>Изменено описание действия</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI	
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Производство полетов – самолеты

EUR.SPT.0045	Популяризация вопросов безопасности полетов в отношении недисциплинированных пассажиров		
	<i>Способствовать популяризации вопросов безопасности полетов с целью оказания поддержки эксплуатантам при снижении рисков, связанных с недисциплинированными пассажирами.</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>https://www.easa.europa.eu/notonmyflight</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS SPT.100 (завершено)</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)	Сроки		
<i>Материал по популяризации вопросов безопасности полетов</i>	<i>4-й квартал 2020 г.</i>		
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI		
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>		

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Производство полетов – самолеты

EUR.SPT.0046	Разработка нового материала для популяризации вопросов безопасности полетов по важным аспектам безопасности коммерческих полетов		
	<i>Разработать новый материал для популяризации вопросов безопасности полетов по важным аспектам безопасности коммерческих полетов. Такие важные аспекты безопасности полетов должны определяться на основе важных рисков, выявленных в процессе управления рисками для безопасности полетов, по результатам авиационных происшествий / серьезных инцидентов и данных заинтересованных сторон (участников).</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS SPT.101</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
<i>Брошюры, видеоматериалы, веб-страницы и/или приложения</i>			<i>постоянное</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу			Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг процентного соотношения авиационных происшествий в этих ключевых областях риска</i>			<i>EUR.SPI.1.1.04</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Производство полетов – самолеты

EUR.SPT.0047	Государствам следует поддерживать регулярный диалог со своими национальными эксплуатантами по программам мониторинга полетных данных (FDM)		
	<p><i>Государствам следует поддерживать регулярный диалог со своими эксплуатантами по программам мониторинга полетных данных (FDM) со следующей целью:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • популяризация эксплуатационных преимуществ FDM и обмена опытом между экспертами в данной области для безопасности полетов, • побуждать эксплуатантов к использованию документов о надлежащей практике, разработанных EOFDM, IE-FDG и в рамках аналогичных инициатив по безопасности. 		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 3 ГПБП EPAS MST.003</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Эксплуатанты воздушных судов – CAT в соответствии с Приложением 6 ИКАО</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
<i>Отчеты о деятельности по популяризации FDM</i>			<i>постоянное</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу			Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг процентного соотношения авиационных происшествий в этих ключевых областях риска</i>			<i>EUR.SPI.1.1.04</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Производство полетов – самолеты

EUR.SPT.0048	Более полное представление о структуре управления эксплуатантов		
	САА должны иметь полное представление о структуре управления эксплуатантов. Это необходимо, в частности, учитывать в области групповых операций.		
	Аспекты, которые следует учитывать, включают следующее:		
	- широкое использование аутсорсинга,		
	- влияние финансово заинтересованных сторон, и		
	- контроль управленческого персонала, если такой персонал не утверждается.		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 2 ГПБП (возможности надзора) EPAS MST.019</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО – САТ</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
<i>Руководящий материал для инспекторов</i>			<i>4-й квартал 2020 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу			Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>			<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Производство полетов – самолеты

EUR.SPT.0049	Возможности надзора/направления работы: порядок определения полетного времени	
	<p>Государства должны обеспечить, чтобы САА обладали необходимой компетенцией для утверждения и контроля схем нормирования/определения полетного времени эксплуатантов; в частности, тех, которые включают управление рисками, связанными с утомлением. САА необходимо сосредоточиться на проверке эффективного внедрения процессов, созданных для обеспечения обязанностей эксплуатантов и обеспечения надлежащего управления рисками, связанными с утомлением. САА необходимо учитывать последнее при проведении аудитов системы управления эксплуатанта.</p>	
Статус	новое	Приоритет средний
Ссылка(и)	ГПБП SEI-5 — Квалифицированный технический персонал для поддержки эффективного контроля за безопасностью полетов	
Зависимости	Цель 2 ГПБП EPAS MST.034	
Соответствующие заинтересованные стороны	Держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО – САТ	
Ответственные стороны	Государства	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)		Сроки
Конкретные действия по расширению возможностей надзора (вклад NASP)		4-й квартал 2021 г.
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
n/a		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу		Сопутствующие SPI
n/a		n/a

5.3.2 Авиационные спецработы/специализированные операции (SPO)

Эксплуатанты, не выполняющие CAT или NCC, например, выполняющие SPO на самолетах, вносят важный вклад в общую роль авиации в современной экономике. Таким образом, возникает необходимость в эффективной нормативно-правовой базе.

Анализ по видам операций показывает, что типами операций с наибольшим числом авиационных происшествий и серьезных инцидентов в среднем за период 2008-2017 гг. были:

- выброска парашютного десанта;
- буксировка носом вперед;
- авиасалон/воздушные гонки.

В 2018 году для государств-членов EASA тремя первыми типами SPO с точки зрения авиационных происшествий и серьезных инцидентов были буксировка носом вперед, выброска парашютного десанта и полеты с целью сельскохозяйственных работ. Три KRA для SPO на самолетах, занявшие первые места, указаны ниже:

Специализированные операции – самолеты

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Сложное пространственное положение воздушного судна	Столкновение в воздухе	Столкновение с землей

Все проблемы безопасности полетов с наибольшим риском в этой области связаны с человеческим фактором.

Данный раздел сохранен для будущих действий.

5.4 Производство полетов – винтокрылы

В данной главе сгруппированы все действия в области полетов винтокрылов.

Эксплуатанты вертолетов выполняют широкий спектр узкоспециализированных операций, которые важны для европейской экономики и граждан. Существует необходимость дальнейшего развития в направлении создания эффективной нормативно-правовой базы с учетом технологических достижений.

Эта область включает четыре типа операций с участием сертифицированных вертолетов:

- пассажирские и грузовые полеты на и от нефтегазовых установок, находящихся в море, в рамках CAT (держатели АОС);
- другие полеты в рамках CAT, пассажирские и грузовые (держатели АОС), исключая морские операции;
- SPO, например, реклама, фотография с государством EUR NAT в качестве государства эксплуатанта или государства регистрации;
- некоммерческие полеты с вертолетами, зарегистрированными в государстве EUR NAT или для которых какое-либо государство EUR NAT является государством эксплуатанта.

Ниже представлены три основных области риска для каждого из этих четырех типов операций:

Вертолеты для морских операций

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Сложное пространственное положение воздушного судна	Выезд за пределы вертопалубы	Столкновение с препятствием в полете

Вертолеты для других операций CAT

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Столкновение с землей	Сложное пространственное положение воздушного судна	Столкновение с препятствием в полете

Вертолеты для SPO

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Сложное пространственное положение воздушного судна	Столкновение с землей	Столкновение с препятствием в полете

Вертолеты для NCO

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Сложное пространственное положение воздушного судна	Столкновение с землей	Травмы/повреждения

В европейском процессе управления рисками для безопасности полетов выделяется следующая приоритетная ключевая область риска:

— **сложное пространственное положение вертолета** (потеря управления)

Это ключевая область риска с наивысшим приоритетом для морских операций и CAT с участием вертолетов. Потеря контроля во время морских операций вертолетов, как правило, сводится к двум сценариям: технический отказ, который делает воздушное судно неуправляемым, либо человеческий фактор. Кроме того, это второй наиболее распространенный исход авиационного происшествия при выполнении авиационных спецработ.

— **возможное столкновение с землей и препятствием**

Это вторая приоритетная ключевая область риска для полетов вертолетов (морские операции, другие полеты CAT, SPO и некоммерческие полеты), хотя в настоящее время на вертолетах устанавливается оборудование, которое значительно снизит риск такого исхода. Столкновения с препятствиями являются вторым наиболее распространенным исходом аварии для вертолетов CAT. Это подчеркивает сложности операций HEMS, а также их ограниченный выбор и планирование мест посадки. Возможное столкновение с землей и препятствием является наиболее распространенным результатом для SPO (авиационные спецработы). Следующее действие способствует снижению рисков в этой области: **EUR.RMT.0052.**

Кроме того, с точки зрения воздушного пространства важно обеспечить, чтобы структура воздушного пространства и маршрутов способствовала безопасным полетам вертолетов, которые обычно выполняются на малых высотах.

EUR.RMT.0050	Полеты однодвигательных вертолетов		
	<p>Пересмотреть применяемые правила и инструктивный материал для повторной оценки следующего:</p> <ul style="list-style-type: none"> — ограничения на использование вертолетов с поршневым двигателем для работы в неблагоприятной обстановке; — ограничения на использование однодвигательных вертолетов в стесненной обстановке. 		
Статус	текущее	Приоритет	средний
Ссылка(и)	n/a		
Зависимости	Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0318		
Соответствующие заинтересованные стороны	Эксплуатанты воздушных судов – CAT – Вертолеты в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО		
Ответственные стороны	Государства/EASA		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)	Сроки		
Нормативно-правовая база с поправками	4-й квартал 2022 г.		
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI		
n/a	n/a		

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Производство полетов – винтокрылы

EUR.RMT.0051	Экстренная медицинская помощь с использованием вертолетов и зоны общественного интереса	
	<i>Надлежащим образом решить вопросы, связанные с невыполнением или отклонением от нормативных требований OPS и положений о зонах общественного интереса (PIS), в частности, в отношении полетов в высокогорье с учетом обзора полетов HEMS на уровне безопасности ночных полетов в соответствии с Директивой по безопасности полетов Соединенного Королевства.</i>	
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет <i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>Директива по безопасности полетов Соединенного Королевства 2014/003</i>	
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0325</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Эксплуатанты HEMS – CAT – Вертолеты в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО и утвержденные организации по техническому обслуживанию</i>	
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	Сроки	
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>4-й квартал 2022 г.</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI	
<i>Мониторинг данных, связанных с винтокрылами, как часть ежегодного процесса рассмотрения вопросов по безопасности полетов</i>	<i>Число авиационных происшествий/инцидентов</i>	

EUR.RMT.0052	Предупреждение столкновения исправного воздушного судна с землей (CFIT) с помощью вертолетной системы предупреждения об опасности сближения с землей (HTAWS)
---------------------	---

Предполагается, что обязательная HTAWS предупредит от 8,5 до 11,5 авиационных происшествий с CFIT со смертельным исходом или тяжелыми травмами в течение 10 лет (среднее улучшение безопасности)¹⁸. В рамках этой задачи будет рассмотрен вопрос о необходимости установки HTAWS на борту вертолета для определенных операций. Это приведет только к необходимости установки HTAWS на текущий парк, если стандарты HTAWS будут усовершенствованы. Необходима дальнейшая соответствующая оценка влияния такой модернизации. В целях определения операций, для которых не следует применять данное обязательное требование, необходим анализ экономической эффективности.

Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0708</i>		

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Эксплуатанты воздушных судов – CAT – Полеты вертолетов в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>2-й квартал 2023 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг данных, связанных с винтокрылами, как часть ежегодного процесса рассмотрения вопросов по безопасности полетов</i>	<i>Число авиационных происшествий/инцидентов, связанных с CFIT</i>

¹⁸

Статистика представлена для государств-членов EASA

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Производство полетов – винтокрылы

EUR.RMT.0053	Руководства по летной эксплуатации винтокрыла для экипажа (FCOM)	
	Целью данной задачи является улучшение качества оперативной информации, предоставляемой летному экипажу вертолета в руководствах для экипажей. Это может обеспечиваться путем стандартизации структуры и подхода, используемого для представления оперативной информации в руководствах по винтокрылам, что будет способствовать повышению ее ясности.	
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет <i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>	
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0724</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Эксплуатанты воздушных судов – CAT – Полеты вертолетов в соответствии с Приложением 6 ИКАО</i>	
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	Сроки	
<i>Действующая нормативно-правовая база/CS</i>	<i>4-й квартал 2022 г.</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI	
<i>Мониторинг данных, связанных с винтокрылами, как часть ежегодного процесса рассмотрения вопросов по безопасности полетов</i>	<i>Число авиационных происшествий/инцидентов</i>	

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Производство полетов – винтокрылы

EUR.SPT.0054	Поддержка в разработке и внедрении руководств по летной эксплуатации для экипажа (FCOM) для морских операций вертолетов		
	<i>При необходимости оказывать поддержку производителям в разработке Руководств по летной эксплуатации для экипажа (FCOM) для различных типов вертолетов и поддерживать/оказывать содействие эксплуатантам при их внедрении.</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS SPT.082</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Эксплуатанты воздушных судов – CAT – Полеты вертолетов в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)		Сроки	
<i>Популяризация вопросов безопасности полетов/инструктивный материал/семинары</i>	<i>безопасности полетов/инструктивный</i>	<i>4-й квартал 2022 г.</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу		Сопутствующие SPI	
<i>n/a</i>		<i>n/a</i>	

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Производство полетов – винтокрылы

EUR.SPT.0055	Разработка нового материала по популяризации вопросов безопасности полетов по аспектам, связанным с вертолетами, выполняющими полеты на больших высотах
---------------------	--

В сотрудничестве с IHST разработать новый материал по популяризации вопросов безопасности полетов (брошюры, видеоматериалы, приложения и т.д.) по таким темам, как навигация, основанная на характеристиках, точка в пространстве, полет по ППП на малой высоте, столкновение с птицами, оперативное управление и управление давлением со стороны пассажиров, предназначенные для владельцев частных вертолетов, не являющихся пилотами.

Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
	<i>Цель 1 ГПБП</i>		
Зависимости	<i>EPAS SPT.093</i>		

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Эксплуатанты воздушных судов – Полеты вертолетов в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>Европейская сеть популяризации вопросов безопасности полетов – Вертолеты (ESPN-R)</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Брошюры, видеоматериалы, веб-страницы и/или приложения</i>	<i>2021</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг данных, связанных с винтокрылами, как часть ежегодного процесса рассмотрения вопросов по безопасности полетов</i>	<i>Число авиационных происшествий/инцидентов</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Производство полетов – винтокрылы

EUR.SPT.0056	Управление безопасностью полетов и рисками для вертолетов	
	<i>Изучить существующие материалы по управлению безопасностью полетов и рисками для вертолетов, чтобы проверить их согласованность и обновить (если это необходимо) материал с учетом новых правил, стандартов и надлежащей международной практики, например, из IHST и SM-ICG.</i>	
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет <i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>	
	<i>Цель 1 ГПБП</i>	
Зависимости	<i>EPAS SPT.094</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Эксплуатанты воздушных судов – Полеты вертолетов в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО</i>	
Ответственные стороны	<i>Европейская сеть популяризации вопросов безопасности полетов – Вертолеты (ESPN-R)</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)		Сроки
<i>Пересмотренные руководства и/или комплект средств по управлению безопасностью полетов и рисками для вертолетов</i>		<i>4-й квартал 2021 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу		Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>		<i>n/a</i>

EUR.SPT.0057	Мероприятия, связанные с безопасностью полетов вертолетов		
	<i>В зависимости от масштабов, характера и сложности вертолетных операций в государственных САА, в партнерстве с представителями отрасли, организовывать регулярные мероприятия по обеспечению безопасности полетов вертолетов. Могут свободно использоваться и рекламироваться IE-HOST, EHST, IHST, САА, Heli Offshore или другие источники материалов по популяризации вопросов безопасности полетов.</i>		
Статус	<i>текущее – постоянное действие</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS MST.015</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Эксплуатанты воздушных судов – Полеты вертолетов в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)	Сроки		
<i>Семинары</i>	<i>постоянное</i>		
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
<i>Изменено описание действия</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI		
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>		

5.5 Производство полетов – Авиация общего назначения/для отдыха

В этой данной рассматриваются некоммерческие полеты авиации общего назначения с самолетами с МТОМ менее 5700 кг, а также все полеты аэростатов и планеров.

Авиация общего назначения в Европе сохраняет стабильную деятельность, задействуя в 10 раз больше воздушных судов и аэродромов, чем CAT. С момента своего появления авиация общего назначения была колыбелью для инноваций и найма молодых специалистов (диспетчеров УВД, механиков, пилотов и т.д.) и средством связи для людей по всей Европе.

Пропорциональное и эффективное устранение рисков безопасности полетов в авиации общего назначения является стратегическим приоритетом. В последние годы в результате авиационных происшествий с самолетами, задействованными для отдыха (развлечений), в среднем только в Европе погибает 86 человек в год (на основе данных за 2008–2017 гг., исключая авиационные происшествия со смертельным исходом, связанные со сверхлегкими самолетами, планерами и аэростатами¹⁹), что делает ее одним из авиационных секторов с наибольшим ежегодным числом погибших.

Точно измерить эволюцию показателей безопасности полетов в авиации общего назначения трудно из-за отсутствия сводных данных о подобной уязвимости (например, накопленных летных часов), однако приведенная выше статистика оправдывает различные инициативы и усилия, уже предпринятые, осуществляемые или планируемые, для смягчения рисков, приводящих к таким последствиям со смертельным исходом; это поясняется на следующих страницах.

В европейском процессе управления рисками для безопасности полетов определены следующие три приоритетные KRA для некоммерческих небольших самолетов (МТОМ ниже 5700 кг):

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Сложное пространственное положение воздушного судна	Столкновение с землей	Столкновение с препятствием в полете

Три KRA для планеров, занявшие первые места, указаны ниже:

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Сложное пространственное положение воздушного судна	Выезд за пределы посадочной площадки	Столкновение с землей

Связанные с приоритетом 1 вопросы безопасности полетов следующие:

- сваливание/штопор;
- столкновение с возвышенностью;
- потеря управление (другое);
- восприятие и ситуационная осведомленность;
- неполный старт с помощью лебедки;
- принятие решений и планирование

¹⁹ Эти цифры приводятся для государств-членов EASA. В 2018 году было 49 авиационных происшествий, повлекших смерть 95 человек, в некоммерческих полетах на самолетах, и 16 авиационных происшествий, повлекших смерть 17 человек, при полетах на планерах (средний показатель за 2008–2017 годы составлял 28 смертей в год в Европе).

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
Действия по обеспечению безопасности полетов – Авиация общего назначения/для отдыха

Три KRA для аэростатов, занявшие первые места, указаны ниже:

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Посадки аэростата	Столкновение с препятствием в полете	Сложное пространственное положение аэростата

5.5.1 Системные механизмы реализации

В данном разделе рассматриваются общесистемные или сквозные проблемы, которые влияют на авиацию общего назначения в целом и/или которые являются общими для нескольких областей рисков безопасности полетов. Вместе с триггерами (инициирующими событиями) такие сквозные факторы могут играть важную роль в инцидентах и авиационных происшествиях. И наоборот, они также предлагают возможности для повышения безопасности полетов в областях риска.

EUR.SPT.0058	Правила эксплуатации планеров и аэростатов	
	<i>Установить систему правил для полетов планеров и аэростатов в качестве единственного нормативного ориентира для таких полетов, который эффективно и пропорционально учитывает особенности таких полетов и связанные с ними риски.</i>	
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет <i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>Регламент (ЕС) 2018/1976 и Решение ED 2019/001/R EASA, опубликованное 28/01/2019 (Планеры)</i> <i>Регламент (ЕС) 2018/395 и Решение ED 2018/004/R EASA, опубликованное 08/04/2019 (аэростаты)</i>	
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП</i> <i>EPAS RMT.0698 (завершено)</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Эксплуатанты воздушных судов – Планеры, Эксплуатанты воздушных судов – Аэростаты</i>	
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	Сроки	
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>1-й квартал 2024 г.</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI	
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – *Авиация общего назначения/для отдыха*

EUR.SPT.0059	Летная подготовка	
	<i>Разработать материалы по популяризации вопросов безопасности полетов, нацеленные на более эффективное использование и максимальную пользу для безопасности полетов от проведения проверочных полетов с целью повторного определения квалификационной отметки о классе каждые два года с участием экспертов-экзаменаторов и переподготовки персонала с пилотами-инструкторами, включая различия между типами воздушных судов.</i>	
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет <i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>	
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS SPT.083</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Авиация для досуга – самолет – некоммерческие полеты</i>	
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	Сроки	
<i>Материал по популяризации вопросов безопасности полетов</i>	<i>4-й квартал 2020 г.</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI	
<i>Мониторинг данных, связанных с авиацией общего назначения, как часть ежегодного процесса рассмотрения вопросов по безопасности полетов</i>	<i>Число авиационных происшествий/инцидентов в авиации общего назначения</i>	

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – *Авиация общего назначения/для отдыха*

EUR.SPT.0060	Популяризация безопасности полетов посредством совершенствования технологий	
	<i>Поощрять установку и использование современных технологий (например, метеорологической информации, движущихся карт, защиты диапазона режимов полета, приложений для планшетов, систем предупреждения, указателей угла атаки и т.д.)</i>	
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет <i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>https://www.easa.europa.eu/community/topics/easa-ga-safety-award</i>	
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS SPT.084 (завершено)</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Авиация для досуга – самолет – некоммерческие полеты</i>	
Ответственные стороны	<i>Государства</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	Сроки	
<i>Кампания по популяризации & программы поощрения</i>	<i>4-й квартал 2021 г.</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI	
<i>Мониторинг данных, связанных с авиацией общего назначения, как часть ежегодного процесса рассмотрения вопросов по безопасности полетов</i>	<i>Число авиационных происшествий/инцидентов в авиации общего назначения</i>	

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – *Авиация общего назначения/для отдыха*

EUR.SPT.0061	Совершенствование распространения сообщений, касающихся обеспечения безопасности		
	<i>Усовершенствовать распространение материала по популяризации вопросов безопасности полетов и учебных материалов полномочными органами, ассоциациями, аэроклубами, страховыми компаниями с ориентировкой на пилотов-инструкторов и/или пилотов, с помощью таких средств, как семинары по безопасности полетов и дни/вечера безопасности полетов.</i>		
Статус	<i>текущее – постоянное действие</i>	Приоритет	<i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS MST.025</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Авиация для досуга – самолет – некоммерческие полеты</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
<i>Семинары по безопасности полетов и дни/вечера безопасности полетов</i>			<i>постоянное</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу			Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг данных, связанных с авиацией общего назначения, как часть ежегодного процесса рассмотрения вопросов по безопасности полетов</i>			<i>Число авиационных происшествий/инцидентов в авиации общего назначения</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – *Авиация общего назначения/для отдыха*

EUR.SPT.0062	Развитие политики доверия в авиации общего назначения/для отдыха		
	<i>САА должны включить в свои ГосПБП положения о политике доверия в авиации общего назначения/для отдыха, чтобы поощрять отчетность о происшествиях и способствовать положительному поведению в области безопасности полетов.</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 3 ГПБП EPAS MST.027 IE-REST/TS/02 «Создание и внедрение эффективных систем обязательной и добровольной отчетности о происшествиях в области безопасности полетов в государствах и отрасли»</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Авиация для досуга – самолет – некоммерческие полеты</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
<i>Положения о содействии и популяризации политики доверия в рамках ГосПБП/SPAS</i>			<i>постоянное</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
<i>Изменено наименование действия</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI		
<i>Мониторинг данных, связанных с авиацией общего назначения, как часть ежегодного процесса рассмотрения вопросов по безопасности полетов</i>	<i>Число авиационных происшествий/инцидентов в авиации общего назначения</i>		

5.5.2 Сохранение контроля

В этом разделе рассматриваются такие темы, как летное мастерство, осведомленность пилота и управление сложным пространственным положением воздушного судна или сваливанием при взлете, в полете или во время захода на посадку и посадки, предполетная подготовка, прерывание взлета и уход на второй круг. Сохранение контроля предотвращает авиационные происшествия, связанные с потерей управления. Потеря управления, как правило, происходит из-за того, что самолет переходит в режим полета за пределами своего обычного диапазона режимов полета, что создает элемент неожиданности для данного летного экипажа. Авиационные происшествия, связанные с потерей управления, бывают частыми и очень серьезными.

EUR.SPT.0063	Кампания по сохранению контроля
	<p><i>Начать кампанию по сохранению контроля, включающую такие темы, как летно-технические характеристики воздушных судов, предполетная подготовка и управление полетом, роль угла атаки, контроль факторов угрозы и ошибок (КУО), предупреждение попадания самолета в сложные пространственные положения и сваливание и вывод из них, а также управление элементами неожиданности и фактором испуга.</i></p> <p><i>На веб-сайте EASA доступны следующие материалы по популяризации вопросов безопасности полетов:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Потеря управления (LOC-I) • Потеря управления (LOC-I) при заходе на посадку и посадке • Потеря управления (LOC-I) при взлете • Разворот на посадочную прямую при боковом ветре
Статус	текущее Приоритет высокий
Ссылка(и)	<p>https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/flying-safely/loss-of-control</p> <p>https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/flying-safely/loss-of-control-in-approach-and-landing</p> <p>https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/flying-safely/loss-control-take-off</p> <p>https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/sunny-swift-crosswind-final-turn</p>
Зависимости	Цель 1 ГПБП EPAS SPT.086 (завершено) IE-REST/PT/03 «Снижение числа авиационных происшествий при LOC-I»
Соответствующие заинтересованные стороны	Авиация для досуга – самолет – некоммерческие полеты
Ответственные стороны	Государства/EASA
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
Кампания по популяризации вопросов по безопасности полетов	4-й квартал 2020 г.
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ	
Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP	
МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
Мониторинг данных, связанных с авиацией общего назначения, как часть ежегодного процесса рассмотрения вопросов по безопасности полетов	Число авиационных происшествий/инцидентов в авиации общего назначения

5.5.3 Преодоление неблагоприятных условий погоды

В данном разделе рассматриваются такие темы, как переход в ПМУ, условия обледенения, обледенение карбюратора и неблагоприятные условия погоды. Условия погоды являются важным фактором, способствующим авиационным происшествиям в авиации общего назначения, часто связанным с тем, что пилоты недооценивают риски изменения условий погоды до взлета и во время полета по мере их ухудшения. Преодоление неблагоприятных условий погоды может увеличить нагрузку на пилота и повлиять на ситуационную осведомленность и управляемость воздушного судна. Также может быть ухудшен процесс принятия решений, поскольку отклонение от плана продолжения полета может привести к тому, что пилоты будут продолжать стремиться к запланированному месту назначения, несмотря на угрожающие условия погоды.

EUR.SPT.0064	Осведомленность пилотов об условиях погоды
---------------------	---

Подготовить материалы по популяризации вопросов безопасности полетов (видео), посвященные таким темам, как осведомленность об условиях погоды, предполетная подготовка, управление полетом и предполетный инструктаж, использование полетно-информационного обслуживания (FIS), преимущества использования современных технологий, в том числе систем информации о погоде в кабине экипажа (включая интегрированные GPS, приложения, подключаемые через мобильный телефон/сеть 4G и т.д.), связь с УВД, непреднамеренный переход в ПМУ, КУО и человеческий фактор (HF).

Статус	текущее	Приоритет	высокий
Ссылка(и)	https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/sunny-swift-weather-briefing-process https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/sunny-swift-density-altitude https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/sunny-swift-weather-radar-information https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/sunny-swift-winter-planning ГПБП SEI (Отрасль) – Минимизировать факторы, способствующие авиационным происшествиям и инцидентам при LOC-I		
Зависимости	Цель 1 ГПБП EPAS SPT.087 (завершено)		

Соответствующие заинтересованные стороны	Авиация для досуга – самолет – некоммерческие полеты
Ответственные стороны	Государства/EASA

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
Кампания по популяризации вопросов безопасности полетов	4-й квартал 2020 г.

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
Мониторинг данных, связанных с авиацией общего назначения, как часть ежегодного процесса рассмотрения вопросов по безопасности полетов	Число авиационных происшествий/инцидентов в авиации общего назначения

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – *Авиация общего назначения/для отдыха*

EUR.SPT.0065	Популяризация полетов по приборам для пилотов авиации общего назначения/для отдыха		
	<i>Содействовать более легкому доступу пилотов авиации общего назначения к полетам по правилам полетов по приборам (ППП), чтобы гарантировать преимущества в области безопасности полетов и их эффективности по всей Европе.</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS SPT.088</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Авиация для досуга – самолет – некоммерческие полеты</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)	Сроки		
<i>Материал по популяризации вопросов безопасности полетов</i>	<i>4-й квартал 2021 г.</i>		
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
<i>Изменено наименование действия</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI		
<i>Мониторинг данных, связанных с авиацией общего назначения, как часть ежегодного процесса рассмотрения вопросов по безопасности полетов</i>	<i>Число авиационных происшествий/инцидентов в авиации общего назначения</i>		

5.5.4 Предупреждение столкновений в воздухе

В настоящем разделе рассматриваются такие темы, как сложность воздушного пространства, нарушение воздушного пространства и использование технологий. Статистика показывает, что риски МАС влияют как на начинающих, так и на опытных пилотов и могут возникать на всех этапах полета и на любых высотах. Тем не менее, подавляющее большинство полетов выполняется днем и в отличных метеорологических условиях. Столкновение более вероятно там, где сосредоточено большое число воздушных судов, особенно вблизи аэродромов. Нарушения воздушного пространства воздушными судами авиации общего назначения в контролируемом воздушном пространстве представляют собой важный риск, связанный с безопасностью полетов.

Данный раздел сохранен для будущих действий.

5.5.5 Управление полетом

В данном разделе рассматриваются такие темы, как навигация, регулирование расходов топлива, осведомленность о близости земли и препятствий, а также вынужденные посадки. Большинство авиационных происшествий являются результатом действий пилота, в том числе решений, принятых при подготовке к полету, или изменения обстоятельств во время полета. Решения пилотов, в том числе их способность определять приоритеты рабочей нагрузки, влияют на безопасность воздушного судна и выживание его пассажиров.

EUR.SPT.0066	Регулирование расходов топлива для пилотов		
	<i>Подготовить и распространить в сообществе доступные материалы по регулированию расходов топлива.</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/sunny-swift-fuel-caution-light</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS SPT.090 (завершено)</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Авиация для досуга – самолет – некоммерческие полеты</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
<i>Материал по популяризации вопросов безопасности полетов</i>			<i>4-й квартал 2021 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу			Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг данных, связанных с авиацией общего назначения, как часть ежегодного процесса рассмотрения вопросов по безопасности полетов</i>			<i>Число авиационных происшествий/инцидентов в авиации общего назначения</i>

5.6 Проектирование и изготовление

Данная глава включает все действия, которые имеют отношение к проектированию и изготовлению.

Усовершенствования в области проектирования и изготовления могут ограничивать вероятность и/или серьезность технических отказов. Многие авиационные происшествия со смертельным исходом связаны с какой-либо технической неисправностью, которая во многих случаях не устраняется должным образом во время полета, что делает ее прекурсором других типов авиационных происшествий. Это не обязательно означает, что технический отказ был непосредственной причиной авиационного происшествия – только то, что отказ компонента системы был выявлен в последовательности событий в ряде серьезных инцидентов и авиационных происшествий за последние годы²⁰. Управление техническими отказами в этом контексте означает неэффективное управление некатастрофическим техническим отказом со стороны летного экипажа. Это может быть отказ двигателя, отказ системы бортового электронного оборудования или какой-либо другой устранимый технический отказ. Причина авиационного происшествия обычно является результатом комбинации обстоятельств и событий, которые могут быть поняты только после прочтения отчета о расследовании.

EUR.RMT.0067	Снижение числа выездов за пределы ВПП		
	<i>Целью этой задачи является повышение уровня безопасности полетов за счет снижения числа RE посредством использования доступных на самолете технологий, которые позволяют измерять оставшуюся длину взлетно-посадочной полосы и, таким образом, поддерживают процесс принятия решений пилотами. Уделять больше внимания целям безопасности в отношении риска RE, обеспечивая при этом большую гибкость с точки зрения проектных решений. Средства для достижения этих целей будут описаны в техническом стандарте, разработанном совместно отраслью и CAA при поддержке международных органов по стандартизации (таких как EUROCAE).</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>Генеральный план ОрВД, уровень 3 – План (2019): SAF11 – Повышение безопасности операций на ВПП посредством предупреждения выездов за пределы ВПП</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0570</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, организации, ответственные за типовую конструкцию ВС, двигателей, воздушных винтов или компонентов в соответствии с Приложением 8 ИКАО, заявители, желающие получить TC/STC в соответствии с Приложением 8 ИКАО</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>			<i>4-й квартал 2021 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			

²⁰ Например, устранение технических отказов заняло 7-е место в перечне проблем, связанных с безопасностью полетов, выявленных в CAT на самолетах и НСС в рамках Портфеля рисков безопасности полетов EASA в 2018 году (на основе агрегированной оценки ERCS тех случаев, когда эта проблема безопасности присутствовала).

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
Действия по обеспечению безопасности полетов – Проектирование и изготовление

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг процентного соотношения авиационных происшествий в этих ключевых областях риска</i>	<i>EUR.SPI.1.1.04</i>

5.7 Техническое обслуживание и управление поддержанием летной годности

Данная глава включает все действия, которые имеют отношение к техническому обслуживанию и управлению поддержанием летной годности.

Как и в случае усовершенствований в области проектирования и изготовления, усовершенствования технического обслуживания могут ограничивать вероятность и/или серьезность технических отказов. Многие авиационные происшествия со смертельным исходом связаны с какой-либо технической неисправностью, которая во многих случаях не устраняется должным образом во время полета, что делает ее прекурсором других типов авиационных происшествий. Это не обязательно означает, что технический отказ был непосредственной причиной авиационного происшествия – только то, что отказ компонента системы был выявлен в последовательности событий в ряде серьезных инцидентов и авиационных происшествий за последние годы. Управление техническими отказами в этом контексте означает неэффективное управление некатастрофическим техническим отказом со стороны летного экипажа. Это может быть отказ двигателя, отказ системы бортового электронного оборудования или какой-либо другой устранимый технический отказ. Причина авиационного происшествия обычно является результатом комбинации обстоятельств и событий, которые могут быть поняты только после прочтения отчета о расследовании.

Некоторые существующие требования либо неэффективны, либо не соразмерны соответствующим рискам.

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022

Действия по обеспечению безопасности полетов – Техническое обслуживание и управление поддержанием летной годности

EUR.RMT.0068	Функции и обязанности сертифицирующего персонала по техническому обслуживанию и вспомогательного персонала		
	<i>Внедрить принципы повышения надежности процесса сертификации технического обслуживания, устраняя потенциальные «пробелы в безопасности полетов», уточнив роли и обязанности сертифицирующего персонала, вспомогательного персонала и «согласовывающего» персонала, как в ходе оперативного, так и базового технического обслуживания.</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0097</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Утвержденные организации по техническому обслуживанию</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
<i>Нормативно-правовая база с поправками</i>			<i>4-й квартал 2022 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу			Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>			<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022

Действия по обеспечению безопасности полетов – Техническое обслуживание и управление поддержанием летной годности

EUR.RMT.0069	Технические записи		
<i>Уточнение критериев предотвращения появления неполных записей. Неполные записи могут привести к неправильной оценке статуса летной годности изделия с последующим риском для безопасности полетов, разработки концепции «отслеживания происхождения», отслеживания компонентов и использования устройств радиочастотной идентификации (RFID).</i>			
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>Регламент (ЕС) 2019/1383 от 08/07/2019</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0276</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением б ИКАО, утвержденные организации по техническому обслуживанию</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
<i>Нормативно-правовая база с поправками</i>			<i>2-й квартал 2021 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу			Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>			<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022

Действия по обеспечению безопасности полетов – Техническое обслуживание и управление поддержанием летной годности

EUR.RMT.0070	Контрольные полеты после технического обслуживания (MCF)		
	<i>Установить эксплуатационные требования и критерии компетентности экипажа для выполнения контрольных полетов после технического обслуживания с целью снижения вероятности инцидентов и авиационных происшествий для данного типа полетов. Это касается не только держателей АОС, но и любого эксплуатанта, выполняющего эти полеты.</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>Регламент (ЕС) 2019/1384 от 04/09/2019 Решение ED 2019/019/R, опубликованное 17/09/2019</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0393 (завершено)</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Эксплуатанты воздушных судов, утвержденные организации по техническому обслуживанию</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>			<i>4-й квартал 2021 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу			Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>			<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022

Действия по обеспечению безопасности полетов – Техническое обслуживание и управление поддержанием летной годности

EUR.SPT.0071	Разработка нового материала по популяризации вопросов безопасности полетов по важным аспектам безопасности в сфере технического обслуживания		
	<i>Разработать новый материал по популяризации вопросов безопасности полетов по важным аспектам безопасности в сфере технического обслуживания. Такие важные аспекты безопасности полетов должны определяться на основе важных рисков, выявленных в процессе управления рисками для безопасности полетов, по результатам авиационных происшествий / серьезных инцидентов и данных заинтересованных сторон (участников).</i>		
Статус	<i>текущее – постоянное действие</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS SPT.104</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>CAA, утвержденные организации по техническому обслуживанию</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
<i>Брошюры, видеоматериалы, веб-страницы и/или приложения</i>			<i>постоянное</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу			Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>			<i>n/a</i>

5.8 Организация воздушного движения/аэронавигационное обслуживание

Согласованных правил, основанных на SARPS ИКАО, для обеспечения соответствия основным требованиям, которые применяются к ATM/ANS, по-прежнему нет. Правила должны обеспечивать успешное проектирование, изготовление и установку систем ATM/ANS и их компонентов. В противном случае достижение общих целей ATM/ANS может быть поставлено под угрозу.

Это может повлечь за собой включение дополнительных требований, касающихся разработки схем полетов, ОВД, AIS/AIM. Безопасное и экономически эффективное обеспечение ATM/ANS также должно обеспечивать согласованную оценку соответствия их вспомогательных систем и компонентов, чтобы во время предполагаемой операции задействованное оборудование функционировало так, как ожидается. Следует также учесть вопросы внедрения, связанные с системами и компонентами ATM/ANS, особенно такие, которые связаны с отсутствием возможности функциональной совместимости и характеристиками, которые могут повлиять на полеты.

В европейском процессе управления рисками для безопасности полетов определены следующие три приоритетные KRA для ATM/ANS.

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Столкновение на ВПП	Столкновение в воздухе	Выезд за пределы ВПП

EUR.RMT.0072	Технические требования и эксплуатационные правила проектирования воздушного пространства, включая разработку схем полетов	
	<i>Разработка необходимых организационных и технических требований к проектированию воздушного пространства. По сути, задача состоит в том, чтобы установить требования к разработке схем полетов и маршрутов ОВД, поддержать выполнение операций по PBN и оценить необходимость их распространения на другие структуры воздушного пространства и разработки схем полетов. Это будет включать анализ необходимости включения схем для проектирования воздушного пространства в схему сертификации ATM/ANS.</i>	
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет <i>высокий</i>
	<i>Регламент (ЕС) 2018/1048 от 18 июля 2018</i>	
Ссылка(и)	<i>Генеральный план ОрВД, уровень 3 – План (2019): NAV03.1 – RNAV1 в операциях ТМА Генеральный план ОрВД, уровень 3 – План (2019): NAV03.2 – RNP1 в операциях ТМА Генеральный план ОрВД, уровень 3 – План (2019): NAV10 – Схемы захода на посадку по RNP на ВПП, оборудованную для точного захода на посадку</i>	
Зависимости	<i>Цель 2 ГПБП & Цель 6 ГПБП EPAS RMT.0445</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>САА, держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, поставщики аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО, эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО</i>	
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)		Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>		<i>4-й квартал 2020 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу		Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>		<i>n/a</i>

EUR.RMT.0074	Оценка изменений в функциональных системах поставщиками услуг ATM/ANS и контроль этих изменений со стороны САА		
	<i>Разработка необходимых требований и инструктивного материала для поставщиков услуг и САА.</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>Нет</i>
Ссылка(и)	<i>Регламент (ЕС) 2017/373 от 01/03/2017 Решения ED 2017/001/R EASA от 08/03/2017 и 2019/022/R EASA от 30/10/2019</i>		
Зависимости	<i>Цель 6 ГПБП EPAS RMT.0469 (завершено)</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>САА, поставщики аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)		Сроки	
<i>Нормативно-правовая база с поправками, доступный инструктивный материал</i>		<i>4-й квартал 2020 г.</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу		Сопутствующие SPI	
<i>n/a</i>		<i>n/a</i>	

EUR.RMT.0075	Технические требования и эксплуатационные правила для служб аэронавигационной информации и управления аэронавигационной информацией	
	<i>Разработка необходимых согласованных требований и инструктивного материала по предоставлению аэронавигационной информации и данных, главным образом на основе переноса [положений] Приложения 15 ИКАО и Приложения 4 ИКАО.</i>	
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет <i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>Генеральный план ОрВД, уровень 3 – План (2019): ITY-ADQ – Обеспечить качество аэронавигационных данных и аэронавигационной информации Регламент (ЕС) 2020/469 от 14/02/2020</i>	
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП & Цель 2 ГПБП EPAS RMT.0477</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>САА, эксплуатанты воздушных судов в соответствии с Приложением 6 ИКАО, Поставщики аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО и эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО</i>	
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	Сроки	
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>4-й квартал 2020 г.</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI	
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	

EUR.SPT.0076	Разработка нового материала по популяризации вопросов безопасности полетов по важнейшим аспектам безопасности в сфере организации воздушного движения		
	<i>Разработать новый материал по популяризации вопросов безопасности полетов по важнейшим аспектам безопасности в сфере ОрВД. Такие важные аспекты безопасности полетов должны определяться на основе важных рисков, выявленных в процессе управления рисками для безопасности полетов, по результатам авиационных происшествий / серьезных инцидентов и данных заинтересованных сторон (участников).</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS SPT.103</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Эксплуатанты воздушных судов в соответствии с Приложением 6 ИКАО, поставщики аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
<i>Брошюры, видеоматериалы, веб-страницы и/или приложения</i>			<i>постоянное</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу			Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>			<i>n/a</i>

5.9 Аэродромы

Настоящая глава посвящена вопросам проектирования и эксплуатации аэродромов (ADR), а также эксплуатантам аэродромов. Действия, описанные в этой главе, касаются безопасности с точки зрения разработки и поддержания нормативно-правовой базы, соразмерной сложности мероприятий на ADR и управлению потенциальными рисками.

Действия, описанные в данной главе, направлены на обеспечение соответствия требованиям SARPS ИКАО и согласованного подхода, который будет поддерживать свободное перемещение служб в государствах-членах EUR.

В европейском процессе управления рисками для безопасности полетов определены следующие три приоритетные KRA для аэродромов и наземного обслуживания:

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Столкновение с землей	Сложное пространственное положение воздушного судна	Выезд за пределы ВПП

EUR.RMT.0077 Требования к сертификации вертодромов для ПВП, расположенных на международных ADR

Обеспечить высокий уровень безопасности на ADR, приведя соответствующие правила в соответствие с томом II Приложения 14 ИКАО «Вертодромы»); разработать необходимые стандарты сертификации и инструктивный материал по проектированию и, при необходимости, эксплуатации и контролю вертодромов для полетов по правилам визуального полета (ПВП), расположенных на международных ADR.

Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>Регламент (ЕС) № 139/2014 от 12/02/2014 и Решение ED 2019/012/R, опубликованное 23/05/2019</i>		
Зависимости	<i>Цель 2 ГПБП & Цель 6 ГПБП EPAS RMT.0638 (завершено)</i>		

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Действующие стандарты сертификации и инструктивный материал</i>	<i>4-й квартал 2020 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Аэродромы

EUR.RMT.0078	Безопасность операций на ВПП	
	<i>Европейские планы действий по предупреждению несанкционированных выездов на ВПП (EAPPRI) и выездов за пределы ВПП (EAPPRE) содержат несколько рекомендаций для САА, эксплуатантов аэродромов (ADR) и EASA по снижению рисков. Эти действия должны быть пересмотрены для включения в соответствующие нормативные положения. Это подразумевает пересмотр и обновление соответствующих правил и инструктивного материала для включения соответствующих изменений Приложения 14 и PANS-Аэродромы.</i>	
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет <i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>ГПБП SEI (Государства) – Минимизация факторов, способствующих рискам RE и RI; Генеральный план ОрВД, уровень 3 – План (2019): SAF11 – Повышение безопасности операций на ВПП посредством предупреждения выездов за пределы ВПП Генеральный план ОрВД, уровень 3 – План (2019): INF07 – Электронные данные о местности и препятствиях (e-TOD) Цель 1 ГПБП</i>	
Зависимости	<i>EPAS RMT.0703 IE-REST/RSG/02 «Создание местной группы по безопасности операций на ВПП»</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>САА, держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, Авиация для досуга – самолет – некоммерческие полеты, поставщики аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО и эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО</i>	
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)		Сроки
<i>Нормативно-правовая база с поправками</i>		<i>4-й квартал 2020 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу		Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг процентного соотношения авиационных происшествий в этих ключевых областях риска</i>		<i>EUR.SPI.1.1.04</i>

EUR.RMT.0079	Добавление нового требования к обращению с опасными грузами на аэродромах		
	<i>Установить соответствующие нормативные требования для эксплуатантов ADR, чтобы определить надлежащие зоны для хранения опасных грузов, определить методы хранения, доставки и разгрузки опасных грузов в ADR. Включить требование к эксплуатантам ADR по подготовке своего персонала в сфере обращения с опасными грузами в случае, если эксплуатант ADR выступает в качестве субподрядчика (агента по обработке) каких-либо эксплуатантов.</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП & Цель 2 ГПБП EPAS RMT.0728</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)	Сроки		
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>4-й квартал 2022 г.</i>		
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
<i>Изменено наименование действия</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI		
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>		

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Аэродромы

EUR.RMT.0080	Предоставление аэронавигационных данных эксплуатантом аэродрома		
	<i>Пересмотр и обновление соответствующих правил и инструктивного материала с целью включения положений главы 2 Приложения 14 ИКАО и положений Приложения 15 ИКАО в отношении предоставления аэронавигационных данных эксплуатантом ADR.</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>Генеральный план ОрВД, уровень 3 – План (2019): INF07 – Электронные данные о местности и препятствиях (e-TOD) Генеральный план ОрВД, уровень 3 – План (2019): ITY-ADQ – Обеспечить качество аэронавигационных данных и аэронавигационной информации</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГППП EPAS RMT.0722</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)	Сроки		
<i>Нормативно-правовая база с поправками</i>	<i>4-й квартал 2022 г.</i>		
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI		
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>		

EUR.SPT.0081	Разработка нового материала по популяризации вопросов безопасности полетов по аспектам безопасности в сфере аэродромного и наземного обслуживания		
	<i>Разработать новый материал по популяризации вопросов безопасности полетов по аспектам безопасности в сфере аэродромного и наземного обслуживания. Такие важные аспекты безопасности полетов должны определяться на основе важных рисков, выявленных в процессе управления рисками для безопасности полетов, по результатам авиационных происшествий / серьезных инцидентов и данных заинтересованных сторон (участников).</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS SPT.102 IE-REST/RSG/02 «Создание местной группы по безопасности операций на ВПП»</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>САА, держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, поставщики аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО и эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
<i>Брошюры, видеоматериалы, веб-страницы и/или приложения</i>			<i>постоянное</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу			Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>			<i>n/a</i>

5.10 Наземное обслуживание

В настоящей главе рассматриваются все аспекты, связанные с наземным обслуживанием, за исключением проектирования и эксплуатации аэродромов, а также эксплуатантов аэродрома, которые упоминаются в предыдущей главе. Данная область риска включает все вопросы, связанные с наземным обслуживанием и организацией деятельности на перроне (обслуживание загрузки, удаление обледенения, дозаправка, ущерб, понесенный в ходе наземных операций и т.д.), а также столкновением воздушного судна с другими воздушными судами, препятствиями или транспортными средствами во время движения воздушного судна на земле либо своим ходом, либо при буксировке. Сюда не входят столкновения на ВПП. Загрузка багажа и грузов на пассажирское воздушное судно являются главным вопросом безопасности²¹. Вторым вопросом, который будет оцениваться в европейском процессе управления рисками для безопасности полетов, будет перемещение наземного персонала вокруг воздушных судов.

EUR.RMT.0082	Разработка требований к наземному обслуживанию		
	<i>Разработать нормативно-правовую базу и руководство по безопасности наземного обслуживания. Они должны учитывать эксплуатационные требования, организационные требования и требования полномочных органов, если это будет сочтено необходимым. Подробные цели и действия будут определены Дорожной картой по наземному обслуживанию, которая будет основным предметом прилагаемых усилий.</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП & Цель 2 ГПБП EPAS RMT.0728</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>САА, держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО, поставщики наземного обслуживания в соответствии с Приложением 9 или Приложением 14 ИКАО и персонал по наземному обслуживанию</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>			<i>4-й квартал 2022 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу			Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>			<i>n/a</i>

²¹ На основании числа происшествий в Центральном европейском архиве данных.

5.11 Беспилотные авиационные системы (UAS)

В данную главу включены все действия, которые имеют отношение к обеспечению безопасной интеграции гражданских беспилотных авиационных систем в авиационную систему, обеспечивая при этом стандартизированные операции UAS, а также более сложные операции UAS, такие как операции в городской среде (например, воздушная мобильность в городе).

Для обеспечения безопасной работы UAS чрезвычайно важно обеспечить безопасную интеграцию UAS в воздушное пространство. Заинтересованные стороны в Европе разрабатывают правила для того, что называется U-пространство (U-space)²². U-space – это набор новых услуг и специальных процедур, предназначенных для обеспечения безопасного, эффективного и надежного доступа к воздушному пространству для большого количества дронов²³.

EUR.RMT.0083	Внедрение нормативно-правовой базы для операций дронов
---------------------	---

Разработка нормативно-правовой базы для трех определенных категорий ДПАС:
 — *Открытая категория: операция с низким риском, не требующая разрешения или декларации перед полетом*
 — *Особая категория: операция со средним риском, требующая разрешения или декларации перед полетом*
 — *Сертифицированная категория: операция с высокой степенью риска, требующая процесса сертификации*
Разработка надлежащих правил, позволяющих реализовать U-space.

Статус	текущее	Приоритет	высокий
Ссылка(и)	n/a		
Зависимости	Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0230		

Соответствующие заинтересованные стороны	Государства, эксплуатанты UAS (частные лица и организации), изготовители UAS, сообщество пилотируемой авиации, сообщество авиамodelистов, поставщики аэронавигационного обслуживания/услуг организации воздушного движения в соответствии с Приложением 11 ИКАО, поставщики услуг для U-space, эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО, все пользователи воздушного пространства
Ответственные стороны	Государства/EASA

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
Действующая нормативно-правовая база для всех категорий	4-й квартал 2025 г.

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
n/a	n/a

²² U-space – это европейское обозначение организации движения беспилотных авиационных систем (UTM).

²³ Детали интеграции UAS в воздушное пространство ЕС отражены в Генеральном плане ОрВД.

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022
 Действия по обеспечению безопасности полетов – Беспилотные авиационные системы

EUR.SPT.0084	Популяризация вопросов безопасности полетов на гражданских дронах в Европе		
	<i>Координировать действия EUR для содействия безопасной эксплуатации беспилотников для широкой публики.</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>высокий</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS SPT.091</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Эксплуатанты беспилотных авиационных систем (частные и коммерческие)</i>		
Ответственные стороны	<i>Региональное бюро ИКАО/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)			Сроки
<i>Материал по популяризации вопросов безопасности полетов</i>			<i>2-й квартал 2021 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу			Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>			<i>n/a</i>

5.12 Новые технологии и концепции

Настоящая глава посвящена безопасной интеграции новых технологий и инновационных решений в авиационную систему, за исключением гражданских дронов, о которых говорилось в предыдущей главе. В то время как многие из технологий и инноваций, появляющихся в авиационной отрасли, обладают значительным потенциалом для дальнейшего повышения уровня безопасности и/или эффективности полетов, EUR RASP должен уделять должное внимание вопросам безопасности полетов, возникающим в связи с новыми технологиями, новыми эксплуатационными концепциями или новыми бизнес-моделями²⁴.

5.12.1 Новые бизнес-модели

В настоящем разделе рассматриваются риски, связанные с новыми и появляющимися бизнес-моделями, возникающими из-за усложнения авиационной отрасли, количества интерфейсов между организациями, их контрактными услугами и регуляторами. Появляются некоторые новые бизнес-модели: возросший спрос на полеты в городах, воздушная мобильность в городе; рост масштабов цифровизации в авиационных системах, внедрение более автономных транспортных средств, платформ, запускаемых для операций с одним пилотом, и полностью автономных грузовых воздушных судов. Это будет усложнять регулирование и контроль авиационной системы полномочными органами. САА необходимо совершенствовать совместную работу и оценивать (как часть их ГосПБП), надлежащим ли образом существующая система регулирования безопасности полетов учитывает текущие и будущие риски безопасности полетов, возникающие из-за новых и появляющихся бизнес-моделей. Это может касаться, в частности, «новых» бизнес-моделей держателей сертификатов эксплуатантов в целях определения связанных с безопасностью полетов рисков для авиационной системы.

EUR.RMT.0085	Операции с дирижаблями		
	<i>Разработка правил для операций дирижаблей</i>		
Статус	<i>текущее</i>	Приоритет	<i>средний</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>		
Зависимости	<i>Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0300</i>		
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>Эксплуатанты дирижаблей и организации, ответственные за конструкцию типа и изготовление дирижаблей</i>		
Ответственные стороны	<i>Государства/EASA</i>		
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ			
Результат(ы)	Сроки		
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>1-й квартал 2025 г.</i>		
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ			
<i>Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP</i>			
МОНИТОРИНГ			
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI		
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>		

²⁴ В области ОрВД для государств-членов EASA программа SESAR включает разработку новых технологий для более качественного управления воздушным пространством Европы, а также оценку их вклада в достижение целей SES и целевых уровней обеспечения безопасности полетов.

5.12.2 Новые изделия, системы, технологии и операции

В данном разделе рассматривается внедрение новых конструкций, технологий или типов операций, для которых требуются обновления нормативных документов, а также описываются некоторые из наиболее актуальных тенденций, которые будут влиять на авиацию в предстоящие годы.

EUR.RMT.0086	Новая воздушная мобильность
---------------------	------------------------------------

Нынешняя нормативно-правовая база по авиационной безопасности была первоначально разработана для обычных воздушных судов с неподвижным крылом, вертолетов, азроситатов и планеров. Существующие базы опираются на активный вклад людей, которым все чаще помогает автоматизированное оборудование на борту или на земле. Тяга обеспечивается в основном поршневыми или турбинными двигателями, использующими органическое топливо. Внедрение новых технологий и концепций воздушного транспорта (от мультимодальных до автономных транспортных средств) требует пересмотра этих баз, например, чтобы предусмотреть новую роль человека в системе или обеспечить безопасную интеграцию электрических/гибридных силовых установок.

Целью данной RMT является разработка правил или внесение поправок в существующие правила, если это необходимо, с целью учета новых технологий и эксплуатационных концепций воздушного транспорта для адаптации нормативно-правовой базы. Общий принцип, который должен регулировать соответствующее нормотворчество, заключается в том, что будущие требования должны быть технологически нейтральными везде, где это возможно, при обеспечении правовой определенности.

Статус	new	Приоритет	средний
Ссылка(и)	n/a		
Зависимости	Цель 1 ГПБП EPAS RMT.0731		

Соответствующие заинтересованные стороны	Все
Ответственные стороны	Государства/EASA

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
Действующая нормативно-правовая база	2-й квартал 2024 г.

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ
n/a

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
n/a	n/a

5.12.3 Всепогодные полеты (AWO)

Как правило, AWO регулируются в следующих областях авиации: летная годность, полеты, экипаж, аэродромы, ATM/ANS, а также в правилах полетов. Существующие правила в этих областях, возможно, в недостаточной степени учитывают технологические достижения или еще не полностью соответствуют SARPS ИКАО (например, поправки к Приложению 6 ИКАО, вводящие минимумы более низкой категории (KAT) II и KAT III, и концепция расширенных эксплуатационных возможностей, в частности, для операции с системами зрения). Нормотворчество в этой области повысит согласованность правил в разных областях, будет способствовать оценке рисков по всем областям, обеспечит пилотов лучшей информацией о погоде, а также позволит обеспечить гармонизацию с FAA и другими регуляторами.

EUR.RMT.0087	Всепогодные полеты
---------------------	---------------------------

Пересмотреть и обновить правила всепогодных полетов (AWO) во всех областях авиации в отношении следующего:

- возможность применения принципа безопасности полетов при переработке существующих правил с целью обеспечения лучшей интеграции новых и будущих технологий, поддерживающих полеты AWO, например, бортовые системы технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EFVS), системы синтезированной визуализации (SVS), системы наведения синтезированной визуализации (SVGS), комбинированные системы визуализации (CVS), коллиматорные индикаторы (HUD);
- обычные полеты при низкой видимости (LVO), такие как операции захода на посадку по системам посадки по приборам (ILS) KAT II и KAT III или взлеты при низкой видимости;
- кроме AWO – полеты KAT I с использованием ILS, GLS или SBAS или заходы на посадку с более высокими минимумами с использованием зональной навигации (RNAV)(GNSS), ненаправленных радиомаяков (NDB) или всенаправленных ОБЧ-радиомаяков (VOR);
- прочие вопросы, такие как улучшение формулировок существующих правил и перенос новой классификации заходов на посадку ИКАО;
- гармонизация с партнерами по двусторонним соглашениям (например, FAA) в максимально возможной степени;
- введение полетов с расширенными эксплуатационными возможностями, которые еще не являются частью системы регулирования ИКАО.

Статус	текущее	Приоритет	высокий
Ссылка(и)	n/a		
Зависимости	Цель 1 ГПБП & Цель 2 ГПБП EPAS RMT.0379		

Соответствующие заинтересованные стороны	Утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО, организации, ответственные за конструкцию типа и изготовление воздушных судов, двигателей, воздушных винтов или компонентов в соответствии с Приложением 8 ИКАО, держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, поставщики аэронавигационного обслуживания/услуг организации воздушного движения в соответствии с Приложением 11 ИКАО и эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО
Ответственные стороны	Государства/EASA

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
Действующая нормативно-правовая база	2-й квартал 2022 г.

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022

Действия по обеспечению безопасности полетов – Новые технологии и концепции

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Переформатировано согласно новому шаблону действий EUR RASP с новым номером EUR RASP

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу

Сопутствующие SPI

n/a

n/a

Добавление А: Сокращения и определения, используемые в EUR RASP

Перечень часто используемых EASA сокращений приведен по ссылке: <https://www.easa.europa.eu/abbreviations>

ВОРЛ	вторичный обзорный радиолокатор
ВП	вопрос протокола (УППКБП)
ВПП	взлетно-посадочная полоса
ГАНП	Глобальный аэронавигационный план
ГосПБП	государственная программа безопасности полетов
ГПАБ	Глобальный план обеспечения авиационной безопасности
ГПБП	Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ИКАО)
ДПАС	дистанционно пилотируемые авиационные системы
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
КАНСО	Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации
КАТ I, II, III	категория I, II, III
КУО	контроль факторов угрозы и ошибок
КЭ	Критический элемент
КЭ-6	Критический элемент 6: Обязательства по лицензированию, сертификации, санкционированию и/или утверждению
КЭ-7	Критический элемент 7: Обязательства по наблюдению
КЭ-8	Критический элемент 8: Разрешение вопросов, вызывающих обеспокоенность в области безопасности полетов
ОВД	обслуживание воздушного движения
ОрВД	организация воздушного движения
ПВП	правила визуального полета
ПМУ	приборные метеорологические условия
ППП	правила полетов по приборам
Регион AN – EUR	Аэронавигационный регион – Европа. В него входят 55 из 56 Договаривающихся государств, в которых аккредитовано бюро EUR/NAT ИКАО.
Регион EUR	Европейский регион ИКАО (55 государств)
СУБП	система управления безопасностью полетов
УВД	управление воздушным движением
Часть-145	Регламент ЕС для организаций по техническому обслуживанию
Часть-66	Регламент ЕС для сертифицирующего персонала по техническому обслуживанию
Часть-M	Регламент ЕС по управлению поддержанием летной годности

4G	четвертое поколение технологий беспроводной мобильной связи
ADR	аэродромы
ADS-B	радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение
AI	искусственный интеллект
AIM	управление аэронавигационной информацией
AIR	аэронавигационное обслуживание
AIS	службы аэронавигационной информации
AMC	приемлемые методы установления соответствия
AML	свидетельство по техническому обслуживанию воздушных судов
AMO	утвержденная организация по техническому обслуживанию
AMTO	утвержденная организация по подготовке к проведению технического обслуживания (Часть 147)
ANS	аэронавигационное обслуживание
AOC	сертификат эксплуатанта
ASR	ежегодный процесс рассмотрение вопросов безопасности полетов
ATCO	диспетчер УВД
ATO	утвержденная организация по подготовке
ATPL	свидетельство пилота транспортной авиации
ATSEP	персонал по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения
AWO	всепогодные полеты
CAA	ведомство гражданской авиации
CAG	Объединенная группа анализа
CAQ	качество воздуха в кабине экипажа
CAT	коммерческие воздушные перевозки
CBT	обучение на основе использования компьютера
CBTA	квалификационная система подготовки и оценки
CFIT	столкновение исправного воздушного судна с землей
CMT	Группа управления сертификацией
CPL	свидетельство пилота коммерческой авиации
CRM	оптимизация работы экипажа в кабине
C-UAS	меры против беспилотных авиационных систем
CVS	комбинированная система визуализации
D&A	тестирование на наркотики и алкоголь
EACTB	Совет по отслеживанию сертификации двигателей и воздушных судов, в рамках CMT
EACWG	Рабочая группа по сертификации двигателей/воздушных судов (EACWG), созданная EASA и FAA
EANPG	Европейская группа аэронавигационного планирования
EAPPRE	Европейский план действий по предупреждению выездов за пределы ВПП

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022

Добавление А: Сокращения и определения

EAPPRI	Европейский план действий по предупреждению несанкционированных выездов на ВПП
EASP	Европейская программа по безопасности полетов
EASPG	Европейская группа по планированию безопасности полетов
EC	Европейская комиссия
ECAC	Европейская конференция гражданской авиации EASA
ED	Предварительное решение
EDTO	производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром
EFB	электронный полетный планшет
EFVS	бортовая система технического зрения с расширенными возможностями визуализации
EHEST	Европейская группа по обеспечению безопасности полетов вертолетов
EI	показатель эффективной реализации
ELP	уровень знаний английского языка
EMS	экстренная медицинская помощь
EOFDM	Форум по мониторингу полетных данных европейских эксплуатантов
EPAS	Европейский план обеспечения безопасности полетов
ERCS	Европейская схема классификации рисков
ESCP	Европейская стратегическая координационная платформа
ESPN-R	Европейская сеть популяризации вопросов безопасности полетов – Вертолеты
e-TOD	Электронные данные о местности и препятствиях
ETOPS	Стандарты эксплуатационных характеристик полетов на увеличенную дальность самолетов с двумя газотурбинными двигателями
EU	Европейский союз
EUROCAE	Европейская организация по оборудованию для гражданской авиации
FAA	Федеральное авиационное управление Соединенных Штатов
FCOM	руководство по летной эксплуатации для экипажа
FDM	мониторинг полетных данных
FEM	руководство экзаменатора по летной подготовке
FIS	полетно-информационное обслуживание
FRM	управление рисками, связанными с утомлением
FSTD	тренажерное устройство имитации полета
FTL	нормирование полетного времени
FTS	спецификации полетного времени
FUA	гибкое использование воздушного пространства
GA	Авиация общего назначения/для отдыха (досуговая)
GH	Наземное обслуживание
GLS	система посадки с использованием GBAS (наземной системы функционального дополнения)

GM	инструктивный материал
GNSS	Глобальная навигационная спутниковая система
GPS	глобальная система определения местоположения
HEMS	вертолетная служба медицинской скорой помощи
HF	человеческий фактор
HF CAG	Объединенная группа анализа человеческого фактора
HP	возможности человека
HTAWS	вертолетная система предупреждения об опасности сближения с землей
HUD	коллиматорный индикатор
IE-FDG	ИКАО EUR - Группа по анализу полетных данных и системам управления безопасностью полетов эксплуатантов
IE-HOST	ИКАО EUR - Группа по безопасности полетов вертолетов
IE-REST	ИКАО EUR – Европейская региональная группа экспертов ИКАО по безопасности полетов
IHST	Международная группа по безопасности полетов вертолетов
ILS	система посадки по приборам
INF	управление информацией (в отношении уровня 3 Генерального плана ОрВД)
IR	правило выполнения (Комиссии)
IR	квалификационная отметка о праве на полеты по приборам
ITY	функциональная совместимость (в отношении уровня 3 Генерального плана ОрВД)
ITY-ADQ	Обеспечить качество аэронавигационных данных и аэронавигационной информации
KRA	Ключевая область риска
LOCART	подготовка по предотвращению потери управления и его восстановлению
LOC-I	потеря управления в полете
LPRI	внедрение требований к уровню владения языком
LVO	полеты при низкой видимости
MAC	столкновение в воздухе
MCTOM	максимальная сертифицированная взлетная масса
MH17	Рейс 17 «Малазийских авиалиний»
ML	машинное обучение (искусственный интеллект)
MO	организация по техническому обслуживанию
MOPSC	максимальное количество мест для пассажиров
MPL	свидетельство пилота многочленного экипажа
MS	государство-член
MST	задача государств-членов
MTOM	максимальная взлетная масса
NAA	национальная авиационная администрация

NASP	Национальный план обеспечения безопасности полетов
NAV	Навигация (в отношении уровня 3 Генерального плана ОрВД)
NCC	некоммерческие полеты на воздушных судах со сложным двигателем *
NCO	некоммерческие полеты на воздушных судах, кроме воздушных судов со сложным двигателем *
<p>* Термин «воздушные суда со сложным двигателем» более не определяется в Регламенте (ЕС) 2018/1139. Статья 140 (2) этого Регламента предусматривает, что не позднее 12 сентября 2023 года правила выполнения, принятые в соответствии с Регламентами (ЕС) № 216/2008 и 552/2004, должны быть адаптированы к новым основным правилам (Регламенту). До тех пор будут продолжать применяться удаленные или измененные определения.</p>	
NDB	ненаправленный радиомаяк
NGAP	Программа для следующего поколения авиационных специалистов (ИКАО)
NoA	Европейская сеть аналитических организаций
OPS	полеты
OpSpecs	эксплуатационные спецификации
PANS	правила аэронавигационного обслуживания (ИКАО)
PANS-TRG	Правила аэронавигационного обслуживания «Подготовка персонала»
PBAOM	основанные на характеристиках эксплуатационные минимумы аэродрома
PBN	навигация, основанная на характеристиках
PEL	выдача свидетельств авиационному персоналу
PIS	зоны общественного интереса
RASG	Региональная группа по обеспечению безопасности полетов
RASP	Региональный план обеспечения безопасности полетов
RE	выезд за пределы ВПП
RFID	устройство радиочастотной идентификации
RI	несанкционированный выезд на ВПП
RMT	задача нормотворчества
RNAV	зональная навигация
RNP	требуемые навигационные характеристики
SAF	управление безопасностью полетов (в отношении уровня 3 Генерального плана ОрВД)
SARPS	стандарты и рекомендуемая практика (ИКАО)
SBAS	спутниковая система функционального дополнения
SEI	инициатива по повышению безопасности полетов (ИКАО), согласно определению в ГПБП
SESAR	научно-исследовательская программа обеспечения ОрВД в условиях единого европейского неба
SMICG	Международная группа по управлению безопасностью полетов
SPAS	Государственный план обеспечения безопасности полетов
SPI	характеристики и функциональная совместимость наблюдения
SPI	показатель эффективности обеспечения безопасности полетов

SPT	задача по популяризации вопросов безопасности полетов
SR	рекомендация по обеспечению безопасности
SRM	управление рисками для безопасности полетов
ST	стандартная (нормотворческая) процедура
STC	дополнительный сертификат типа
STD	комплексное средство подготовки
SVGS	система наведения синтезированной визуализации
SVS	система синтезированной визуализации
TAWS	новая система предупреждения об опасности сближения с землей
TC	сертификат типа
TCAS	система выдачи информации о воздушном движении и предупреждения столкновений
TeB	технический орган государства-члена
TMA	зона маневрирования аэродрома
TO	организация по подготовке (учебная организация)
UAS	беспилотные авиационные системы
UK	Соединенное Королевство
UPRT	подготовка для предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них
USOAP	Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (ИКАО)
UTM	организация движения беспилотных авиационных систем
VHF	очень высокая частота
VOR	всенаправленный ОВЧ-радиомаяк
VTOL	воздушное судно вертикального взлета и посадки

Добавление В: Перечень назначенных участников EUR RASP

Участники EPAS	Участники EUR-RASP	Сокращение
Центры авиационной медицины	Центры авиационной медицины в соответствии с Приложением 1 ИКАО	n/a
Эксплуатанты аэродромов	Эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом 1 Приложения 14 ИКАО	n/a
Эксперты в области авиационной медицины	Эксперты в области авиационной медицины в соответствии с Приложением 1 ИКАО	n/a
Держатели сертификатов эксплуатанта	Держатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО	Держатели АОС
Организации по подготовке диспетчеров УВД	Организации по подготовке диспетчеров УВД в соответствии с Приложением 1 ИКАО	n/a
Диспетчеры УВД	Диспетчеры УВД	АТСО
Персонал по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения	Персонал по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – Аэростаты	Эксплуатанты воздушных судов – Аэростаты	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – САТ	Эксплуатанты воздушных судов – САТ в соответствии с Приложением 6 ИКАО	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – САТ – Самолеты	Эксплуатанты воздушных судов – САТ – Самолеты в соответствии с частью I Приложения 6 ИКАО	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – САТ – Вертолеты	Эксплуатанты воздушных судов – САТ – Вертолеты в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – САТ – Вертолеты – HEMS	Эксплуатанты воздушных судов – САТ – Вертолеты – HEMS в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – САТ – Вертолеты – ННО	Эксплуатанты воздушных судов – САТ – Вертолеты – ННО в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – САТ – Вертолеты – НОФО	Эксплуатанты воздушных судов – САТ – Вертолеты – НОФО в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – САТ – Вертолеты – NCC	Эксплуатанты воздушных судов – Международные эксплуатанты авиации общего назначения крупных или турбореактивных воздушных судов в соответствии с разделом 3 части II Приложения 6 ИКАО	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – NCC – Самолеты	Эксплуатанты воздушных судов – Международные эксплуатанты авиации общего назначения крупных или турбореактивных самолетов в соответствии с разделом 3 части II Приложения 6 ИКАО	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – NCC – Вертолеты	Эксплуатанты воздушных судов – Международные эксплуатанты авиации общего назначения крупных или турбореактивных вертолетов в соответствии с разделом 3 части II Приложения 6 ИКАО	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – NCO	Эксплуатанты воздушных судов – воздушные суда, кроме крупных или турбореактивных, задействованных в некоммерческих полетах	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – NCO – Самолеты	Эксплуатанты воздушных судов – воздушные суда, кроме крупных или турбореактивных, задействованных в некоммерческих полетах – Самолеты	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – NCO – Вертолеты	Эксплуатанты воздушных судов – воздушные суда, кроме крупных или турбореактивных, задействованных в некоммерческих полетах – Вертолеты	n/a
Эксплуатанты воздушных судов –	Эксплуатанты воздушных судов – Планеры	n/a

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022

Добавление В: Перечень назначенных участников EUR RASP

Участники EPAS	Участники EUR-RASP	Сокращение
Планеры		
Эксплуатанты воздушных судов – SPO	Эксплуатанты воздушных судов – Авиационные спецработы в соответствии с Приложением 6 ИКАО	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – SPO – Самолеты	Эксплуатанты воздушных судов – Авиационные спецработы в соответствии с Приложением 6 ИКАО – Самолеты	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – SPO – Вертолеты	Эксплуатанты воздушных судов – Авиационные спецработы в соответствии с Приложением 6 ИКАО – Вертолеты	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – SPO – Вертолеты – HEC	Эксплуатанты воздушных судов – Авиационные спецработы в соответствии с Приложением 6 ИКАО – Вертолеты – HEC	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – SPO – Вертолеты – HESLO	Эксплуатанты воздушных судов – Авиационные спецработы в соответствии с Приложением 6 ИКАО – Вертолеты – HESLO	n/a
Заявители, желающие получить TC/STC	Заявители, желающие получить TC/STC в соответствии с Приложением 8 ИКАО	n/a
Заявители, желающие получить TC/STC для крупных самолетов или крупных винтокрылов	Заявители, желающие получить TC/STC в соответствии с Приложением 8 ИКАО	n/a
Утвержденные организации по подготовке	Утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО	n/a
Оценщики (ATCO)	Оценщики (ATCO) в соответствии с Приложением 1 ИКАО	n/a
Члены кабинного экипажа	Члены кабинного экипажа в соответствии с частью I Приложения 6 ИКАО	n/a
Компетентные полномочные органы	Компетентные полномочные органы: CAA, задействованные в EUR RASP	CAA
РОА	Организации, ответственные за изготовление ВС, двигателей, воздушных винтов или компонентов в соответствии с Приложением 8 ИКАО	n/a
Держатели утверждения организации-разработчика	Организации, ответственные за типовую конструкцию ВС, двигателей, воздушных винтов или компонентов в соответствии с Приложением 8 ИКАО	n/a
Экзаменаторы (члены кабинного экипажа)	Экзаменаторы (члены кабинного экипажа) в соответствии с частью I Приложения 6 ИКАО	
Экзаменаторы (члены летного экипажа)	Экзаменаторы (члены летного экипажа) в соответствии с Приложением 1 ИКАО	
Авиация общего назначения	Авиация общего назначения/для отдыха (некоммерческие полеты)	GA
Поставщики наземного обслуживания	Поставщики наземного обслуживания в соответствии с Приложением 9 или Приложением 14 ИКАО	n/a
Инструкторы (ATCO)	Инструкторы (ATCO) в соответствии с Приложением 1 ИКАО	n/a
Инструкторы (члены кабинного экипажа)	Инструкторы (члены кабинного экипажа) в соответствии с частью I Приложения 6 ИКАО	n/a
Инструкторы (члены летного экипажа)	Инструкторы (члены летного экипажа) в соответствии с Приложением 1 ИКАО	n/a
Организации по техническому обслуживанию	Утвержденные организации по техническому обслуживанию	n/a
Организации по подготовке к проведению технического обслуживания	Утвержденные организации по подготовке к проведению технического обслуживания в соответствии с Приложением 1 ИКАО	n/a
Государства-члены	Государства EUR	n/a
Военная/государственная авиация	Военная/государственная авиация	n/a
Ассоциации авиамodelистов	Ассоциации авиамodelистов	n/a

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022

Добавление В: Перечень назначенных участников EUR RASP

Участники EPAS	Участники EUR-RASP	Сокращение
Эксплуатант беспилотного воздушного судна	Эксплуатант беспилотного воздушного судна	n/a
Организации, занимающиеся проектированием, изготовлением и техническим обслуживанием аэродромного оборудования, связанного с безопасностью полетов, используемого или предназначенного для использования на аэродромах	Организации, занимающиеся проектированием, изготовлением и техническим обслуживанием аэродромного оборудования, связанного с безопасностью полетов, используемого или предназначенного для использования на аэродромах	n/a
Организации, занимающиеся проектированием, изготовлением и техническим обслуживанием систем ATM/ANS и компонентов ATM/ANS	Организации, занимающиеся проектированием, изготовлением и техническим обслуживанием систем ATM/ANS и компонентов ATM/ANS	n/a
Организации, занимающиеся проектированием, изготовлением, техническим обслуживанием беспилотных воздушных судов, а также их полетами, сопутствующими услугами и подготовкой	Организации, занимающиеся проектированием, изготовлением, техническим обслуживанием беспилотных воздушных судов, а также их полетами, сопутствующими услугами и подготовкой	n/a
Организации, ответственные за предоставление услуг по организации деятельности на перроне на аэродромах	Организации, ответственные за предоставление услуг по организации деятельности на перроне на аэродромах в соответствии с Приложением 14 ИКАО	n/a
Пилоты	Пилоты ²⁵	n/a
Держатели утверждения организации-изготовителя	Организации, ответственные за изготовление ВС, двигателей, воздушных винтов или компонентов в соответствии с Приложением 8 ИКАО	n/a
Поставщики аэронавигационной информации	Поставщики аэронавигационной информации в соответствии с Приложением 15 ИКАО	Поставщики AIS
Поставщики аэронавигационного обслуживания	Поставщики аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО	Поставщики ANS
Поставщики диспетчерского обслуживания воздушного движения	Поставщики диспетчерского обслуживания воздушного движения в соответствии с Приложением 11 ИКАО	Поставщики УВД
Поставщики услуг организации потока воздушного движения	Поставщики услуг организации потока воздушного движения в соответствии с Приложением 11 ИКАО	Поставщики ATFM
Поставщики услуг организации воздушного движения	Поставщики услуг организации воздушного движения в соответствии с Приложением 11 ИКАО	Поставщики ОрВД
Поставщики услуг организации воздушного движения/ аэронавигационного обслуживания	Поставщики услуг организации воздушного движения/ аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО	Поставщики ATM/ANS
Поставщики обслуживания воздушного движения	Поставщики обслуживания воздушного движения в соответствии с Приложением 11 ИКАО	Поставщики ОВД
Поставщики услуг по разработке структуры воздушного пространства	Поставщики услуг по разработке структуры воздушного пространства в соответствии с Приложениями 8-11 ИКАО	Поставщики ASD

²⁵ За исключением внешних пилотов, управляющих UAS

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2020–2022*Добавление В: Перечень назначенных участников EUR RASP*

Участники EPAS	Участники EUR-RASP	Сокращение
Поставщики услуг по организации воздушного пространства	Поставщики услуг по организации воздушного пространства в соответствии с Приложением 11 и Приложением 2 ИКАО	Поставщики ASM
Поставщики услуг связи, навигации и наблюдения	Поставщики услуг связи, навигации и наблюдения в соответствии с Приложением 10 ИКАО	Поставщики CNS
Поставщики услуг по предоставлению данных	Поставщики услуг по предоставлению данных в соответствии с Приложением 11 ИКАО	Поставщики DAT
Поставщик метеорологического обслуживания	поставщик метеорологического обслуживания в соответствии с Приложением 3 ИКАО	Поставщики MET
Внешний пилот, управляющий UAS	Внешние пилоты, управляющие беспилотными авиационными системами	n/a
Полномочные органы расследования в области безопасности полетов	Полномочные органы расследования в области безопасности полетов	SIA
Диспетчеры УВД-курсанты	Диспетчеры УВД-курсанты в соответствии с Приложением 1 ИКАО	ATCO-курсанты
Пилоты-курсанты	Пилоты-курсанты в соответствии с Приложением 1 ИКАО	n/a
Эксплуатант беспилотной авиационной системы	Эксплуатанты беспилотных авиационных систем	Эксплуатанты UAS