



ИКАО

Doc 10004

Глобальный план обеспечения безопасности полетов

2023-2025



Утверждено и опубликовано с санкции Генерального секретаря

Международная организация гражданской авиации



| ИКАО

Дос 10004

Глобальный план обеспечения безопасности полетов

2023-2025

Утверждено и опубликовано с санкции Генерального секретаря

Международная организация гражданской авиации

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

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО www.icao.int.

Издание 2023–2025 гг.

Дос 10004. Глобальный план обеспечения безопасности полетов

Номер заказа: 10004

ISBN 978-92-9265-755-0 (электронная версия)

© ИКАО, 2022

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

КРАТКАЯ СПРАВКА

Безопасность полетов является главным приоритетом в авиации. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) представляет собой глобальную стратегию действий, направленных на непрерывное совершенствование обеспечения безопасности полетов. Цель ГПБП заключается в неуклонном уменьшении числа погибших в авиационных происшествиях и риска гибели людей путем предоставления руководящих принципов по разработке согласованной стратегии в области безопасности полетов. Безопасная, обладающая способностью к быстрому восстановлению и устойчивая авиационная система способствует экономическому развитию государств и отраслей промышленности. ГПБП содействует эффективному внедрению государственной программы обеспечения безопасности полетов, включая реализацию государственного контроля за обеспечением безопасности полетов, применение основанного на оценке риска подхода к управлению безопасностью полетов, а также координированного подхода к сотрудничеству между государствами, регионами (т. е. группами государств и/или организаций определенного географического района, работающими совместно над укреплением безопасности полетов) и отраслью. Это составляет системный подход, в рамках которого разрабатываются и реализуются региональные и национальные планы обеспечения безопасности полетов (РПБП и НПБП).

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) признает тот факт, что ее стратегия в области безопасности полетов должна развиваться и обеспечивать свою устойчивую эффективность и действенность в изменяющихся регулятивных, экономических и технических условиях. В ГПБП издания 2023–2025 гг. по-прежнему содержатся некоторые ключевые элементы из предыдущего издания, такие как шесть целей и пять глобальных категорий событий повышенного риска (G-HRC). Основные изменения в плане включают новые и пересмотренные задачи, а также дополнения, основанные на обратной связи, полученной, главным образом, в ходе Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC 2021). В этом издании также рассматривается влияние сбоев в деятельности международной авиации на безопасность полетов и необходимость обеспечения устойчивости. Подробное руководство по борьбе с пандемией COVID-19, перезапуску и восстановлению деятельности авиации, а также обеспечению устойчивости можно найти на веб-сайте ИКАО по адресу: <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/default.aspx>. Сбои подробно не рассматриваются в ГПБП из-за их быстро меняющегося характера и установленного цикла обновления ГПБП, которое происходит раз в три года.

Концептуальное видение ГПБП заключается в том, чтобы к 2030 году достичь желаемой цели в области безопасности полетов по сведению к нулю числа погибших в авиационных происшествиях и в дальнейшем поддерживать такой уровень безопасности полетов, что соответствует *Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года* Организации Объединенных Наций. Задача настоящего плана заключается в постоянном повышении уровня эффективности и способности к быстрому восстановлению безопасности полетов в международном масштабе путем предоставления системы, в рамках которой осуществляется сотрудничество государств, регионов и отрасли. Для обеспечения этого определен ряд целей.

Цель 1 заключается в том, чтобы обеспечить постоянное снижение эксплуатационных рисков для безопасности полетов.

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

Цель 3 призывает к внедрению эффективных государственных программ обеспечения безопасности полетов.

Цель 4 призывает государства активизировать сотрудничество на региональном уровне с целью повышения уровня безопасности полетов.

Цель 5 направлена на более широкое использование отраслевых программ и сетевых инструментов обмена информацией в области обеспечения безопасности полетов.

Цель 6 обращает внимание на то, что для обеспечения безопасности полетов необходима надлежащая инфраструктура.

Для снижения риска гибели людей государствам, регионам и отрасли необходимо обратить внимание на G-HRC. Определение типов событий основано на фактических показателях числа погибших в результате ранее имевших место авиационных происшествий, высокой степени риска гибели людей на каждое происшествие или числе происшествий и инцидентов. Для данного издания ГПБП определены в произвольном порядке следующие G-HRC: столкновение исправного воздушного судна с землей, потеря управления в полете, столкновение в воздухе, выезд за пределы ВПП и несанкционированный выезд на ВПП.

Каждый регион и каждое государство должны использовать ГПБП для разработки соответственно РПБП и НПБП, что предусматривает и участие отрасли. РПБП или НПБП указывает стратегическое направление для управления безопасностью полетов на региональном или национальном уровне на установленный период времени, которое должно разрабатываться в соответствии с целями, задачами и G-HRC, приведенными в ГПБП. Для достижения целей и выполнения задач, поставленных в ГПБП, уполномоченные органы государств должны выделять достаточное количество ресурсов и квалифицированного технического персонала на разработку и реализацию НПБП государства.

Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов служит планом действий, направленных на помощь авиационному сообществу в достижении целей ГПБП. Дорожная карта, прежде включавшаяся в ГПБП, была доработана и теперь входит в *"Глобальную дорожную карту обеспечения безопасности полетов"* (Doc 10161)¹.

1. На момент публикации настоящего руководства Doc 10161 находится в стадии подготовки.

СПИСОК ПОПРАВOK

В данной таблице содержатся поправки в ГПБП издания 2023–2025 гг. и их обоснования.

<i>Поправка</i>	<i>Обоснование</i>
Цель 2. Выполнение задачи 2.1 (государства должны достичь уровня эффективного внедрения (EI) в 75 % к 2022 году) перенесено на 2024 год	Срок выполнения перенесен на два года в связи с негативным влиянием, оказанным на отрасль пандемией коронавирусной (COVID-19) инфекции
Цель 2. Задача 2.2 (достижение государствами к 2022 году индекса контроля за обеспечением безопасности полетов, превышающего единицу, по всем категориям) исключена из списка задач	Задача была снята с повестки дня, поскольку некоторые факторы, способные повлиять на результат, посеяли сомнения в полезности ее выполнения. К ним относятся, в частности, изменения в объемах перевозок, вызванные пандемией COVID-19, которые могли бы стать причиной ошибочной оценки реальных улучшений в области безопасности полетов
Цель 3. Выполнение задачи 3.1 (государства должны создать основу государственной программы обеспечения безопасности полетов (ГосПБП) к 2022 году) продлено до 2023 года	Срок выполнения перенесен на один год в связи с негативным влиянием, оказанным на отрасль пандемией COVID-19
Цель 3. К задачам, решаемым в рамках ее достижения, была добавлена новая задача 3.2 (государства должны опубликовать свои национальные планы обеспечения безопасности полетов (НПБП) к 2024 году)	НПБП представляет собой инструмент, помогающий управлению государственной программой обеспечения безопасности полетов, включая внедрение ГосПБП. Поэтому его разработка является логичным шагом в переходе от выработки ГосПБП к ее эффективной реализации
Цель 3. Взамен задачи 3.2, содержащейся в издании 2020–2022 гг., поставлена новая задача 3.3 (государства должны добиться эффективного выполнения ГосПБП к 2028 году)	Поскольку обратная связь показала наличие у государств серьезных организационных проблем в решении указанной задачи, поэтапный подход к ее решению и отнесение выполнения задачи по эффективной реализации ГосПБП на более отдаленный срок были сочтены более реалистичными условиями для достижения цели
Цель 4. Выполнение задачи 4.1 (государства должны изыскать способы оказания им помощи в укреплении их возможностей по контролю за обеспечением безопасности полетов к 2020 году) было продлено до 2023 года и переформулировано	Срок выполнения был перенесен на три года в связи с негативным влиянием, оказанным на отрасль пандемией COVID-19. Для более четкого понимания задачи было изменено ее описание

<i>Поправка</i>	<i>Обоснование</i>
Цель 4. Добавлена новая задача 4.2 (к 2023 году регионы должны опубликовать обновленный региональный план обеспечения безопасности полетов (РПБП))	РПБП указывает стратегическое направление для управления обеспечением безопасности полетов на региональном уровне и определяет всем заинтересованным участникам, куда направлять ресурсы в ближайшие годы. Он является ключевым элементом в укреплении сотрудничества на региональном уровне и оказании поддержки государству в сфере управления безопасностью полетов
Цель 4. Выполнение существующей задачи 4.2 (к 2022 году всем государствам представить информацию о рисках для безопасности полетов, включая показатели эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) ГосПБП, своим соответствующим региональным группам обеспечения безопасности полетов (RASG)) было продлено до 2025 года и переформулировано в качестве новой задачи 4.3	Срок выполнения был увеличен на три года ввиду того, что внедрение РПБП (к 2023 году) будет содействовать реализации этой задачи. Ее формулировка была изменена таким образом, чтобы основное внимание было уделено эксплуатационным рискам безопасности полетов и возникающим проблемам согласно терминологии ГПБП
Цель 4. Существующая задача 4.3 (к 2022 году всем государствам с действенным потенциалом в области контроля за обеспечением безопасности полетов и с эффективной ГосПБП осуществлять активное руководство мероприятиями RASG по управлению рисками для безопасности полетов) исключена	Поскольку новая задача 4.3 включает в себя указанные действия, которые должны быть также отражены в РПБП, необходимость в реализации прежней задачи отпадает
Цель 5. Содержание задачи 5.1 (к 2020 году всем поставщикам обслуживания использовать глобально согласованные SPI в рамках своей системы управления безопасностью полетов (СУБП)) расширено до новой задачи 5.1, для которой не указан конкретный срок выполнения, но которая должна стать набирающим силу трендом	Внимание при выполнении данной задачи концентрируется на вкладе отрасли в сетевые инструменты обмена информацией в области обеспечения безопасности полетов для оказания помощи государствам и регионам в выработке их НПБП и РПБП. Поскольку эта деятельность носит постоянный характер, дата ее завершения не установлена. Понятие согласованных SPI было удалено, чтобы подчеркнуть, что акцент делается на согласованности показателей, а не на SPI как таковых.
Цель 5. Задача 5.2 (к 2022 году увеличить число поставщиков обслуживания, участвующих в соответствующих признанных ИКАО отраслевых программах оценки) исключена. Она перенесена в качестве примера показателя в рамках задачи 5.1	Участие поставщиков обслуживания в соответствующих признанных ИКАО отраслевых программах оценки рассматривается как средство достижения цели, поэтому оно более подходит в роли показателя для оценки хода выполнения, нежели в качестве задачи

Поправка	Обоснование
Цель 6. Выполнение задачи 6.1 (к 2022 году всем государствам создать основную аэронавигационную и аэропортовую инфраструктуру) продлено до 2025 года, с тем чтобы в фокусе внимания было превращение процесса в набирающий силу тренд, а не точный срок его завершения. Соответственно была изменена формулировка задачи	Суть задачи заключается в постоянном развитии процесса, поэтому, несмотря на указание конечного срока ее выполнения, основное внимание должно уделяться повышению уровня соответствия как устойчивому тренду развития. Задача была переформулирована с тем, чтобы придать ей более четкую направленность с акцентом на Стандарты ИКАО
<ul style="list-style-type: none"> – Разъяснено использование показателей ГПБП в качестве примеров. – Пересмотрено и уменьшено количество показателей, определенных для каждой из задач ГПБП 	В отличие от целей и задач ГПБП показатели служат примерами, которые можно использовать для измерения прогресса в достижении целей и выполнении задач. Однако обратная связь показала, что они ошибочно воспринимаются как обязательные параметры. Поэтому в текст были внесены соответствующие изменения. Количество показателей было сокращено, а сами показатели пересмотрены, поскольку в рамках обратной связи было сделано предположение, что слишком большое число показателей усложняет государствам работу по использованию их в соответствующих НПБП
В главу 1 включен новый раздел о выработке стратегии и плана действий	ГПБП был пересмотрен как стратегический документ, в котором представлено то, что должно быть реализовано, а именно цели и задачи, в то время как глобальная дорожная карта рассматривается в качестве плана действий, описывающего порядок их реализации
В главу 1 включены новый раздел о взаимосвязи между планами, включающий соответствующее графическое представление, а также новая глава 6, повествующая о НПБП и РПБП	Эти добавления представляют собой четкие инструктивные положения о взаимосвязи между НПБП государств и РПБП, а также ГПБП, включая соответствие содержания НПБП и РПБП целям, задачам и категориям событий повышенного риска, содержащимся в ГПБП (взаимосвязь НПБП и ГосПБП описывается в инструктивных указаниях)
В главе 1 создан новый раздел, содержащий инструктивные указания и инструменты, включая соответствующее графическое представление, относящиеся к ГПБП	Полученная обратная связь дала понять, что государствам нужно содействие в определении того набора материалов и инструментов, который при необходимости может помочь им в выработке НПБП, соответствующего ГПБП, а также РПБП
<ul style="list-style-type: none"> – Пересмотрена терминология, куда включен термин "глобальные категории событий повышенного риска (G-HRC)". – Термин "дополнительные категории эксплуатационных рисков для безопасности полетов" исключен и заменен термином "эксплуатационные риски для безопасности полетов" 	На высоком уровне в ГПБП должно быть внесено положение о том, что регионам и государствам при определении региональных и национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов следует руководствоваться G-HRC. Для придания большей ясности была обновлена терминология

Поправка	Обоснование
<ul style="list-style-type: none"> – В главе 3 добавлен новый раздел о существенных сбоях в деятельности авиации. – В миссию ГПБП включена концепция способности системы обеспечения безопасности полетов к быстрому восстановлению 	<p>Хотя в ГПБП не затрагивается вопрос об инфекции COVID-19 как таковой, этот документ может выступать для государств механизмом определения опасностей и оценки уровня готовности государств к реагированию на такие события и прогнозированию их на будущее, что должно стать неотъемлемым компонентом государственного управления обеспечением безопасности полетов</p>
<ul style="list-style-type: none"> – Содержание части II, глав 1 и 2 (относящихся к РПБП и НПБП) ГПБП издания 2020–2022 гг. было перенесено и расширено в <i>Руководстве по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов</i> (Дос 10131). – Часть II, глава 3 и добавления А и В (относящиеся к глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов) вынесены теперь в отдельный документ <i>"Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов"</i> (Дос 10161). – Добавление С (относящееся к поддержке реализации) было исключено, информацию можно найти на веб-сайте ИКАО www.icao.int/safety 	<p>Для поддержания ГПБП как документа высокого уровня, в котором основное внимание уделено стратегии, и для того чтобы сделать возможным более гибкое периодическое обновление вспомогательного инструктивного материала, содержание, относящееся к практической реализации, было перенесено в отдельные документы, которые, наряду с ГПБП, могли бы составить набор подробных материалов, направленных на разработку и внедрение стратегий обеспечения безопасности полетов на международном, региональном и национальном уровнях</p>

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Страница</i>
Глоссарий	(xiii)
Глава 1. Введение	1-1
1.1 Стратегическая цель ИКАО в области безопасности полетов.....	1-1
1.2 Что такое ГПБП?.....	1-1
1.3 Цель ГПБП	1-1
1.4 Принципы ГПБП.....	1-2
1.5 Сфера применения ГПБП	1-3
1.6 Процесс пересмотра ГПБП.....	1-3
1.7 Взаимосвязь с другими глобальными планами.....	1-4
1.8 Взаимосвязь с глобальной дорожной картой обеспечения безопасности полетов	1-5
1.9 Взаимосвязь с региональными и национальными планами обеспечения безопасности полетов.....	1-6
1.10 Инструктивный материал и инструменты	1-7
Глава 2. Роль и ответственность	2-1
2.1 Общие положения	2-1
2.2 Заинтересованные стороны. Роль и ответственность в рамках ГПБП.....	2-1
2.3 Роль ИКАО	2-2
2.4 Роль государств.....	2-2
2.5 Роль регионов	2-3
2.6 Роль отрасли.....	2-4
Глава 3. Проблемы и приоритеты при планировании мер обеспечения безопасности полетов	3-1
3.1 Общие положения	3-1
3.2 Организационные проблемы	3-2
3.3 Надлежащая инфраструктура для обеспечения безопасной эксплуатации.....	3-5
3.4 Эксплуатационные риски для безопасности полетов	3-5
3.5 Возникающие проблемы	3-8
3.6 Существенные сбои в деятельности авиации.....	3-8
Глава 4. Цели, задачи и показатели ГПБП	4-1
4.1 Общие положения	4-1
4.2 Описание целей, задач и показателей ГПБП	4-2
4.3 Адаптация целей, задач и показателей ГПБП к РПБП и НПБП	4-5

	<i>Страница</i>
Глава 5. Измерение эффективности обеспечения безопасности полетов	5-1
5.1 Измерение эффективности ГПБП в сфере обеспечения безопасности полетов	5-1
5.2 Совместное использование и обмен информацией	5-1
5.3 Представление данных о достигнутом прогрессе.....	5-2
5.4 Ответственность за оценку	5-2
Глава 6. Региональный и национальный планы обеспечения безопасности полетов	6-1
6.1 Реализация регионального плана обеспечения безопасности полетов	6-1
6.2 Преимущества разработки регионального плана обеспечения безопасности полетов	6-1
6.3 Реализация национального плана обеспечения безопасности полетов.....	6-2
6.4 Преимущества разработки национального плана обеспечения безопасности полетов.....	6-2
6.5 Содержание регионального и национального планов обеспечения безопасности полетов ..	6-3

ГЛОССАРИЙ

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

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

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

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

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

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

- a) расследования авиационных происшествий или инцидентов;
- b) отчетность в области безопасности полетов;
- c) представление данных о поддержании летной годности;
- d) мониторинг эксплуатационных характеристик;
- e) инспекции, проверки, обследования, или
- f) исследования и обзоры состояния безопасности полетов.

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

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

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

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

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

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

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

Проверка. Систематический, независимый и документированный процесс получения доказательств и их объективной оценки для определения степени, в которой выполнены требования и критерии проверки.

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

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

Уменьшение рисков. Процесс, включающий в себя средства защиты, профилактические меры контроля и восстановительные меры в целях уменьшения степени серьезности и/или вероятности прогнозируемых последствий реализации опасных факторов.

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

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

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

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

СОКРАЩЕНИЯ И АКРОНИМЫ

АНК	Аэронавигационная комиссия
ВГА	Ведомство гражданской авиации
ВП	Вопросы протокола
ГАНП	Глобальный аэронавигационный план
ГосПБП	Государственная программа по безопасности полетов
ГПАБ	Глобальный план по обеспечению авиационной безопасности
ГПБП	Глобальный план обеспечения безопасности полетов
ЕАБП	Европейское агентство по безопасности полетов
ЕВРОКОНТРОЛЬ	Европейская организация по безопасности воздушной навигации

ИАТА	Международная ассоциация воздушного транспорта
КАНСО	Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации
КЭ	Критический элемент
МНМ	Механизм непрерывного мониторинга
МСА	Международный совет аэропортов
МСДА	Международный совет деловой авиации
НПБП	Национальный план обеспечения безопасности полетов
ОВД	Обслуживание воздушного движения
ООН	Организация Объединенных Наций
ПКД	План корректирующих действий
РПБП	Региональный план обеспечения безопасности полетов
СУБП	Система управления безопасностью полетов
УППКБП	Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
ЦУР	Цели в области устойчивого развития
ASBU	Блочная модернизация авиационной системы
BARS	Базовый стандарт авиационного риска
BBB	Базовые фундаментальные блоки
CAST	Группа по безопасности полетов коммерческой авиации
CFIT	Столкновение исправного воздушного судна с землей
СICTT	Группа CAST/ИКАО по общей классификации
COSCAP	Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации
EI	Эффективное выполнение
FSF	Фонд безопасности полетов
GASP-SG	Исследовательская группа по глобальному плану обеспечения безопасности полетов
G-HRC	Глобальные категории событий повышенного риска
IOSA	Программа ИАТА по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
ISAGO	Программа ИАТА по проведению проверок безопасности наземных операций
IS-BAO	Международный стандарт производства полетов воздушных судов деловой авиации
iSTARS	Комплексная система по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов
LOC-I	Потеря управления в полете
MAC	Столкновение в воздухе
OLF	Онлайновая платформа
PASO	Тихоокеанское управление по обеспечению безопасности на авиатранспорте
PANS	Правила аэронавигационного обслуживания
PIRG	Региональная группа планирования и осуществления проектов
RAIO	Региональная организация по расследованию авиационных происшествий и инцидентов
RASG	Региональная группа обеспечения безопасности полетов
RE	Выезд за пределы ВПП
RI	Несанкционированный выезд на ВПП
RSOO	Региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика
SEI	Инициативы по повышению безопасности полетов
SPI	Показатель эффективности обеспечения безопасности полетов
SSC	Вопрос, вызывающий значительную обеспокоенность в области безопасности полетов

Глава 1

ВВЕДЕНИЕ

1.1 СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЦЕЛЬ ИКАО В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

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

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

1.2 ЧТО ТАКОЕ ГПБП?

ГПБП представляет собой документ, в котором представлена стратегия постоянного повышения уровня безопасности полетов. В резолюции А40-1 *"Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации"* Ассамблея признает важность глобальных рамок для поддержки стратегической цели ИКАО обеспечения безопасности полетов. Кроме того, Ассамблея постановила, что ГПБП и *"Глобальный аэронавигационный план"* (ГАНП, Дос 9750) должны определить рамки, в которых будут разрабатываться и реализовываться региональный и национальный планы обеспечения безопасности полетов, тем самым обеспечивая последовательность, согласование и координацию деятельности, направленной на повышение безопасности полетов, потенциала и эффективности международной гражданской авиации.

1.3 ЦЕЛЬ ГПБП

1.3.1 Цель ГПБП заключается в неуклонном снижении числа погибших и риска гибели людей в результате авиационных происшествий путем согласованной разработки и реализации региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов. Государства, регионы и отрасль способствуют реализации изложенной в ГПБП стратегии через выполнение региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов. ГПБП призван оказывать помощь государствам, регионам и отрасли в планировании и реализации ими соответствующих мер обеспечения безопасности полетов путем:

- a) определения стратегии обеспечения безопасности полетов, включая ее цели, задачи и показатели;
- b) создания рамок для разработки и реализации региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов;

- c) предоставления инструктивных указаний по разработке планов действий для поддержки реализации региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов посредством использования глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов (см. "Глобальную дорожную карту обеспечения безопасности полетов" (Дос 10161));
- d) предоставления методики, помогающей государствам выявлять опасные факторы и возникающие проблемы, а также управлять эксплуатационными рисками для безопасности полетов.

1.3.2 С помощью ГПБП ИКАО продолжает приоритизировать действия в мировом масштабе в областях обеспечения безопасности полетов путем решения проблем, связанных с выявленными в настоящее время глобальными категориями событий повышенного риска (G-HRC): столкновение исправного воздушного судна с землей, потеря управления в полете, столкновение в воздухе, выезд за пределы ВПП и несанкционированный выезд на ВПП. Инициативы по повышению безопасности полетов (SEI), представленные в глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов, решают проблемы предпосылок и способствующих факторов каждого из этих G-HRC, внося таким образом вклад в снижение частоты авиационных происшествий в мировом масштабе и постоянное уменьшение числа погибших.

1.4 ПРИНЦИПЫ ГПБП

ГПБП содержит концептуальное видение, в котором говорится о предназначении данного плана. В нем также приведено программное заявление, в котором отражено, чего ИКАО стремится достигнуть с помощью ГПБП. В плане указан ряд задач, решение которых ложится в основу составления региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов и предоставляет ГПБП возможность выполнения своего целевого предназначения.

Концептуальное

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

Программное

заявление: постоянно повышать эффективность обеспечения безопасности полетов и жизнеспособности международной авиации путем предоставления государствам, регионам и отрасли системы сотрудничества.

Задачи:

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

- a) содействия созданию позитивной культуры безопасности полетов;
- b) признания и повышения ответственности авиационного сектора за безопасность пассажиров;
- c) поощрения сотрудничества, взаимодействия и обмена знаниями в управлении безопасностью полетов;
- d) защиты данных и информации о безопасности полетов;
- e) содействия совместному использованию информации о безопасности полетов и обмену такой информацией;
- f) принятия решений, основанных на оценке данных;

- g) приоритизации действий для уменьшения эксплуатационных рисков в области безопасности полетов и решения организационных проблем с помощью подхода, основанного на оценке риска;
- h) выделения ресурсов для выявления и анализа опасных факторов и нейтрализации их последствий или результатов с помощью подхода, основанного на оценке риска;
- i) проактивного управления возникающими проблемами.

1.5 СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ ГПБП

1.5.1 ГПБП является стратегическим документом, который позволяет государствам, регионам и отрасли применять гибкий, поэтапный подход к планированию и реализации региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов, а также соответствующих SEI, направленных на повышение безопасности полетов. В соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО государства должны развивать свой потенциал в области контроля за обеспечением безопасности полетов в рамках реализации своих государственных программ обеспечения безопасности полетов (ГосПБП). ГПБП – это средство, которое позволяет государствам обеспечить соблюдение SARPS ИКАО, касающихся безопасности полетов, и превысить минимальный уровень соблюдения требований за счет проактивного повышения безопасности полетов путем управления вызовами в организационной области, эксплуатационными рисками для безопасности полетов и возникающими проблемами. ГПБП помогает государствам выявлять опасности и недостатки в области безопасности полетов и приоритизировать действия, тем самым предоставляя им возможность выполнять свои обязательства в области безопасности полетов, следуя плану действий, содержащемуся в *"Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов"* (Doc 10161). ГПБП также оказывает помощь государствам в развитии их потенциала в управлении безопасностью полетов с помощью структурированного процесса, основанного на критических элементах (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и выполнении ГосПБП.

1.5.2 Региональные планы обеспечения безопасности полетов (РПБП) должны координироваться через региональные группы обеспечения безопасности полетов (RASG), чтобы решать специфические региональные проблемы в области безопасности полетов в соответствии с целями и задачами ГПБП. Координация действий между RASG и региональными группами по планированию и осуществлению (PIRG) играет ключевую роль в успешном достижении целей ГПБП и соответственно выполнении задач ГАНП, поскольку наращивание аэронавигационного потенциала и улучшения в эксплуатационной эффективности должны производиться безопасным образом с принятием надлежащих мер по снижению рисков для безопасности полетов для предупреждения авиационных происшествий.

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

1.6 ПРОЦЕСС ПЕРЕСМОТРА ГПБП

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

1.6.2 ГПБП разрабатывается с помощью Исследовательской группы по ГПБП (GASP-SG) – объединенной группы экспертов от отрасли–регулирующих органов, учрежденной ИКАО для обеспечения того, чтобы указанный план и его содержание отражали потребности авиационного сообщества на международном, региональном и национальном уровнях.

1.6.3 Аэронавигационная комиссия (АНК) рассматривает ГПБП в рамках своей программы работы и консультируется с государствами и неправительственными организациями относительно предлагаемых поправок. Указанные консультации проводятся путем направления писем государствам либо на аэронавигационной конференции, либо на конференции высокого уровня по безопасности полетов, либо на аналогичных отраслевых совещаниях или мероприятиях высокого уровня. Затем АНК представляет Совету ИКАО доклад, включающий следующие элементы:

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

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

1.7 ВЗАИМОСВЯЗЬ С ДРУГИМИ ГЛОБАЛЬНЫМИ ПЛАНАМИ

1.7.1 Конвенция о международной гражданской авиации ставит целью ИКАО содействие "планированию и развитию международного воздушного транспорта". Воздушный транспорт – это ключевой инструмент устойчивого экономического и социального развития. Глобальные планы ИКАО имеют важнейшее значение в обеспечении безопасных, надежных, эффективных, экономически жизнеспособных и экологически ответственных воздушных перевозок. Они служат средством реализации стратегических целей ИКАО. Глобальные планы ИКАО включают ГПБП, ГАНП и Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ).

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

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

1.7.3 Оценка риска для безопасности полетов также позволяет оценить потенциальные последствия (например, столкновение в воздухе). Исходя из результатов оценки риска для безопасности полетов могут быть реализованы стратегии по снижению риска, предусматривающие оценку и мониторинг эффективности обеспечения безопасности полетов, связанной с любыми эксплуатационными усовершенствованиями в области аэронавигационного обеспечения. Любое эксплуатационное усовершенствование, направленное на повышение эффективности аэронавигационной системы, должно основываться на оценке риска для безопасности полетов.

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

1.7.5 Безопасность полетов и авиационная безопасность имеют важнейшее значение в авиации. Восприятие пассажирами безопасной авиационной системы также связано с тем, насколько в действительности такая система является надежной. Гибель людей в результате актов незаконного вмешательства негативно воздействует на то, как общественность воспринимает безопасность полетов. ГПАБ служит для государств, отрасли и других заинтересованных сторон основой для сотрудничества с общей целью повысить уровень авиационной безопасности во всем мире. Он нацелен на достижение ключевых приоритетных результатов, таких как создание культуры безопасности и улучшение контроля. Цели и задачи ГПБП дополняют ГПАБ, предоставляя передовую практику и модели, которые могут быть одинаково эффективными как в управлении авиационной безопасностью, так и в управлении безопасностью полетов. К ним относятся эффективный контроль, организационная культура, процессы управления риском и обеспечения гарантий. ГПАБ, в свою очередь, способствует реализации концепции ГПБП сведения к нулю числа погибших. Согласно Приложению 17 "Авиационная безопасность", меры безопасности должны применяться для защиты гражданской авиации "от актов или попытки совершения актов, создающих угрозу безопасности гражданской авиации". Таким образом, эффективная реализация мер по обеспечению авиационной безопасности способствует обеспечению безопасности полетов гражданской авиации. Поэтому общие совокупные усовершенствования в области обеспечения авиационной безопасности в глобальном масштабе не только повышают уровень авиационной безопасности гражданской авиации, но и способствуют безопасности полетов, упрощению формальностей и повышению эксплуатационной эффективности системы международной гражданской авиации. Необходимо также оценить риски для безопасности полетов, связанные со стратегиями снижения риска в области авиационной безопасности. Преимуществом следования принципам комплексного управления рисками является то, что они позволяют наилучшим образом использовать меры по управлению рисками, применяемые в обеих областях, в целях укрепления комплексной безопасности гражданской авиации, в частности избежать негативного влияния друг на друга стратегий снижения риска, применяемых в разных секторах.

1.8 ВЗАИМОСВЯЗЬ С ГЛОБАЛЬНОЙ ДОРОЖНОЙ КАРТОЙ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

1.8.1 В планировании обеспечения безопасности полетов необходимо предусмотреть два ключевых элемента:

- a) стратегию: *какие задачи должны решаться в данном плане?* Это включает анализ имеющихся вызовов, определение целей и задач, а также, каким образом измеряется достижение этих целей и выполнение задач;
- b) план действий: *как достичь целей и выполнить задачи, определенные в стратегии?* Это включает в себя инициативы, необходимые для достижения целей и выполнения задач.

1.8.2 ГПБП содержит описание глобальной стратегии обеспечения безопасности полетов. Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов (представленная в настоящее время в виде отдельного руководства ИКАО в Doc 10161) выполняет роль плана действий, призванного помочь авиационному сообществу в разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов (РПБП и НПБП) в соответствии с целями ГПБП, предоставляя всем заинтересованным сторонам общую структурированную систему ориентиров. В глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов выделяются конкретные SEI, связанные с целями и задачами ГПБП, а также G-HRC. Каждая SEI включает ряд шагов, которые могут быть предприняты заинтересованными сторонами для разработки и реализации конкретных планов действий. Государства и регионы в сотрудничестве с отраслью должны применять дорожную карту для наполнения или дополнения по необходимости государственной и региональной деятельности по управлению безопасностью полетов и разрабатывать конкретные SEI, направленные на поддержку стратегии, представленной соответственно в НПБП и РПБП. Использование глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов в качестве основы для региональных и национальных планов действий обеспечения безопасности полетов повышает их согласованность, уменьшая таким образом количество несоответствий и случаев дублирования предпринимаемых усилий. Взаимосвязь между ГПБП и дорожной картой показана на рис. 1-1.

<i>Планирование обеспечения безопасности полетов</i>	
<i>Стратегия</i>	<i>План действий</i>
Глобальный план обеспечения безопасности полетов (Doc 10004)	Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов (Doc 10161)

Рис. 1-1. Взаимосвязь между ГПБП и дорожной картой

1.9 ВЗАИМОСВЯЗЬ С РЕГИОНАЛЬНЫМИ И НАЦИОНАЛЬНЫМИ ПЛАНАМИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

1.9.1 ГПБП определяет глобальную стратегию для совершенствования безопасности полетов авиации. В нем представлены глобальные цели и G-HRC. Поскольку ГПБП показывает перспективу в мировом масштабе, его содержание необходимо адаптировать под региональные потребности. Для этого в каждом регионе должен быть составлен РПБП. РПБП указывает стратегическое направление для управления безопасностью полетов на региональном уровне (или "в регионе") на заданный период времени. В нем всем заинтересованным сторонам указывается, куда различные региональные организации, вовлеченные в управление обеспечением безопасности полетов, должны направлять ресурсы в течение ближайших лет. РПБП должен быть разработан в соответствии с целями, задачами и G-HRC, указанными в ГПБП. Однако в его основе должна лежать собственная оценка риска регионом, а подлежащие решению вопросы должны включать специфические для данного региона эксплуатационные риски для безопасности полетов и организационные проблемы.

1.9.2 НПБП указывает стратегическое направление для управления обеспечением безопасности полетов на национальном уровне на заданный период времени. В нем описываются национальные цели и задачи в области обеспечения безопасности полетов, эксплуатационные риски для безопасности полетов и организационные проблемы, а также SEI с конкретными действиями, которые необходимо предпринять в их отношении (т. е. план действий). При разработке своего НПБП государство должно опираться на ГПБП и РПБП. Однако хотя государство и должно учитывать требования последнего издания ГПБП и РПБП, если таковой имеет место (как показано на рис. 1-2), при разработке своего НПБП оно не должно опираться исключительно на ГПБП и/или РПБП. Чрезвычайно полезно выявить присущие конкретному государству эксплуатационные риски для

безопасности полетов и организационные проблемы, используя существующие процессы и информацию (например, оценку риска для безопасности полетов). В ГПБП указаны конкретные цели, применимые ко всем государствам в целях совершенствования обеспечения безопасности полетов на национальном уровне и внесения вклада в международное укрепление безопасности полетов. РПБП содержит цели, задачи и HRC регионального уровня, из которых отдельные дополняют те, что представлены в ГПБП. Некоторые из SEI, содержащихся в РПБП, могут не иметь непосредственного отношения к какому-либо государству, так как могут относиться к компетенции RASG или другого регионального органа (например, RASG, которая к 2024 году должна учредить региональный регистр рисков для безопасности полетов). Однако некоторые из задач SEI могут быть отнесены к конкретным государствам (например, когда государства региона обязываются к 2025 году сертифицировать все аэродромы, используемые для международных перевозок). В этом случае такая региональная задача или конкретная SEI должна быть включена в НПБП в дополнение к соответствующей информации из ГПБП. Таким образом, при составлении своего НПБП государство должно консультироваться как с ГПБП, так и с соответствующим РПБП. Рис. 1-2 иллюстрирует взаимосвязь между ГПБП, РПБП и НПБП.

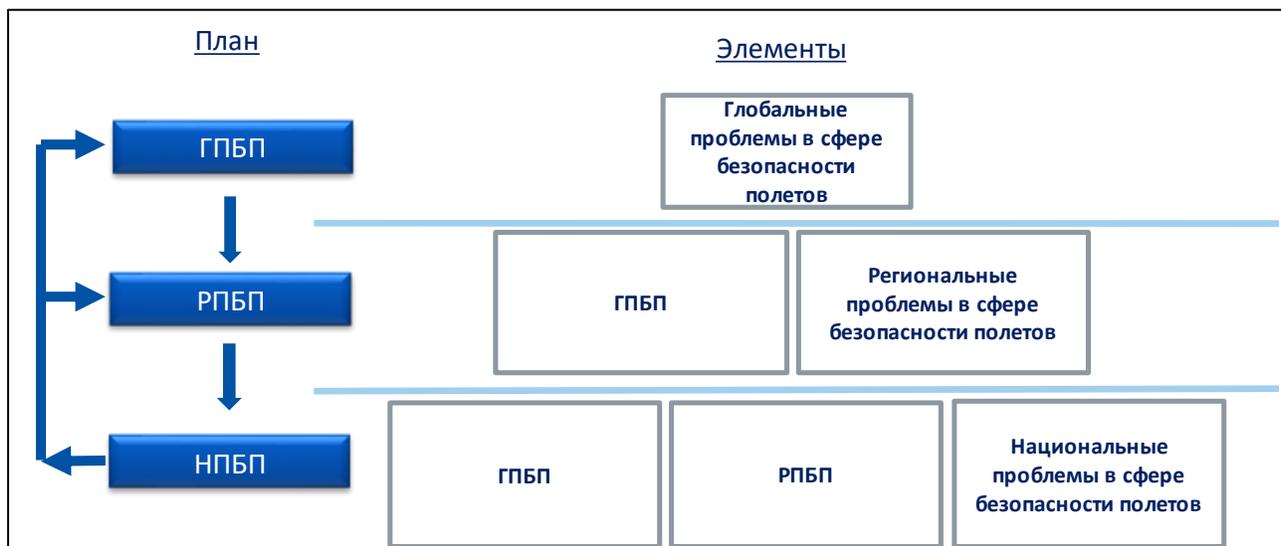


Рис. 1-2. Взаимосвязь между ГПБП, РПБП и НПБП

1.10 ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ И ИНСТРУМЕНТЫ

1.10.1 В ИКАО разработан обновленный комплекс инструктивного материала и инструментария, относящихся к ГПБП. Основное внимание в них уделено разработке и реализации НПБП (те же процессы на региональном уровне применимы к РПБП). Инструктивный материал и инструментарий помогут государствам осуществить процесс разработки НПБП. Электронные инструменты позволяют выявить проблемы с безопасностью полетов, а также вести мониторинг и отчетность для оценки эффективности обеспечения безопасности полетов. Они предназначены для мониторинга реализации НПБП и оценки его реальной эффективности в плане улучшения безопасности полетов на национальном уровне. На рис. 1-3 показан набор инструктивного материала и инструментария, дополняющий ГПБП и оказывающий помощь в разработке и реализации НПБП и РПБП.

1.10.2 Дополнительную информацию об относящихся к ГПБП инструктивном материале и инструментах можно найти на веб-сайте ИКАО www.icao.int/gasp.

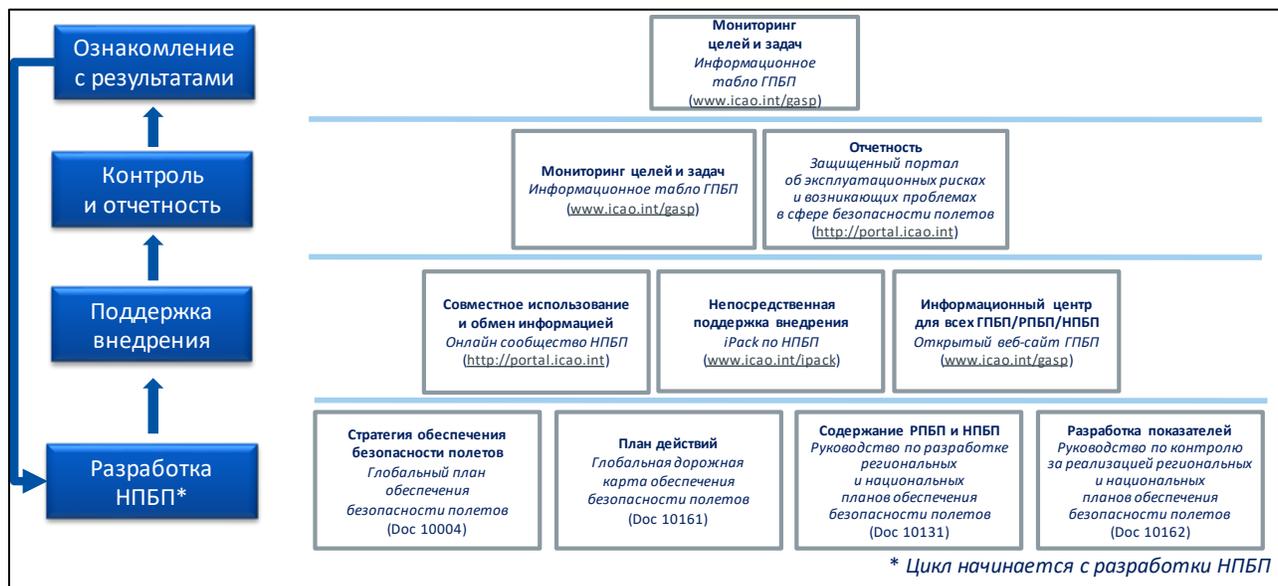


Рис. 1-3. Инструктивный материал и инструменты, относящиеся к ГПБП

Глава 2

РОЛЬ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

2.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

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

2.2 ЗАИНТЕРЕСОВАННЫЕ СТОРОНЫ. РОЛЬ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В РАМКАХ ГПБП

2.2.1 К основным авиационным заинтересованным сторонам в рамках ГПБП относятся, в частности, ИКАО, государства, RASG, региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), региональные организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO), программы совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) и отрасль. Группы PIRG также играют ключевую роль, осуществляя координацию с RASG (см. п. 1.5.2).

2.2.2 Все авиационные заинтересованные стороны должны принимать участие в деятельности по постоянному повышению безопасности полетов. Помимо разработки SARPS ИКАО поддерживает достижение целей ГПБП за счет предоставления ресурсов, инструментов реализации и оказания помощи посредством различных программ и инициатив. Государства, которые в состоянии оказать помощь другим государствам в достижении целей ГПБП, также могут это делать.

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

2.3 РОЛЬ ИКАО

Роль ИКАО состоит в поддержке и мониторинге достижения целей ГПБП на глобальном, региональном и национальном уровнях. Роль ИКАО в рамках ГПБП включает следующее:

- a) содействие сотрудничеству на глобальном уровне в целях повышения безопасности полетов;
- b) координирование мероприятий RASG для обеспечения их согласованности с ГПБП;
- c) обеспечение тесного сотрудничества RASG и PIRG;
- d) поощрение активного участия государств и отрасли в RASG;
- e) поощрение активного участия региональных механизмов, таких как RSOO, RAIO и COSCAP, в деятельности RASG;
- f) поддержку региональных механизмов контроля за обеспечением безопасности полетов с целью укрепления национальных и региональных возможностей по контролю за безопасностью полетов, расследования авиационных происшествий и ГосПБП отдельных государств;
- g) предложение государствам с действенными системами контроля за обеспечением безопасности полетов по возможности оказывать помощь другим государствам;
- h) предоставление данных и средств в поддержку мониторинга достижения целей ГПБП;
- i) содействие совместному использованию и обмену информацией о безопасности полетов и передовой практикой во всех регионах;
- j) содействие доступу государств к ресурсам и технической помощи;
- k) содействие подготовке кадров и проведению практикумов.

2.4 РОЛЬ ГОСУДАРСТВ

Роль государств в рамках ГПБП включает следующее:

- a) решение в приоритетном порядке вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC);
- b) получение необходимых знаний и опыта либо непосредственно, либо на практикумах от групп экспертов и т. д.;
- c) разработку и реализацию НПБП с учетом РПБП и ГПБП (см. главу 6);
- d) обеспечение эффективного выполнения восьми КЭ государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (см. рис. 3-1 главы 3);
- e) использование систем контроля за обеспечением безопасности полетов для применения механизма управления безопасностью полетов в рамках ГосПБП (SARPS Приложения 19 "Управление безопасностью полетов" предназначены оказать помощь государствам в управлении рисками для безопасности полетов. Государства должны требовать, чтобы

соответствующие поставщики обслуживания, находящиеся в их ведении, внедряли СУБП (см. п. 3.2.2 главы 3));

- f) оказание, по возможности, технической помощи другим государствам;
- g) активное участие и содействие деятельности RASG, включая их вспомогательные органы, а также деятельности других соответствующих региональных групп (включая помощь в рамках аспектов, относящихся к безопасности полетов, в ходе расследования авиационных происшествий и/или обеспечения аэронавигационного обслуживания) путем предоставления технических компетенций и обеспечения доступности надлежащих ресурсов;
- h) обмен информацией о безопасности полетов с RASG и ИКАО (включая состояние национальных целей и задач в области безопасности полетов).

2.5 РОЛЬ РЕГИОНОВ

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

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

2.5.3 Роль RASG в рамках ГПБП включает следующее:

- a) поддержку и мониторинг прогресса в деле достижения целей ГПБП на региональном уровне;
- b) структуризацию своей работы в соответствии с ГПБП с целью решения организационных проблем, эксплуатационных рисков для безопасности полетов, возникающих проблем и вопросов управления эффективностью обеспечения безопасности полетов;
- c) выявление опасностей, сотрудничество в проведении оценки риска безопасности полетов на региональном уровне и побуждение государств к инициированию действий, используя "Глобальную дорожную карту обеспечения безопасности полетов" (Doc 10161) как основу для плана действий;
- d) координацию и отслеживание реализации региональных SEI;
- e) разработку, оказание содействия в реализации и мониторинг РПБП, соответствующего ГПБП (см. главу 6 и *Руководство по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов* (Doc 10131));
- f) оказание технической помощи государствам региона (например, определение экспертов по конкретным вопросам, проведение практикумов и содействие подготовке персонала);

- г) выполнение функций координатора региональных инициатив, усилий и программ, относящихся к ГПБП и направленных на снижение эксплуатационных рисков для безопасности полетов.

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

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

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

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

2.6 РОЛЬ ОТРАСЛИ

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

2.6.2 Отрасль должна активно поддерживать достижение целей ГПБП путем участия в разработке и реализации РПБП и НПБП. Процесс разработки РПБП и НПБП должен включать консультации с отраслью. Заинтересованные участники, представляющие отрасль, должны участвовать в пересмотре дорожной карты с целью определения SEI, способствующих реализации РПБП и НПБП через конкретные планы действий. В этой связи отрасли необходимо активно участвовать и вносить свой вклад в деятельность RASG по координированному укреплению безопасности полетов.

2.6.3 Отрасль должна участвовать в реализации СУБП, чтобы постоянно выявлять опасности и управлять рисками в области безопасности полетов, а также сотрудничать с ИКАО, регионами и отдельно взятыми государствами в вопросах обмена информацией, относящейся к безопасности полетов, результатами мониторинга обеспечения безопасности полетов и программами проверок. Негосударственные организации должны предоставлять инструктивный материал и учебную подготовку для того, чтобы способствовать своим членам в разрешении проблем с НРС и реализации СУБП.

Глава 3

ПРОБЛЕМЫ И ПРИОРИТЕТЫ ПРИ ПЛАНИРОВАНИИ МЕР ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

3.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

3.1.1 В настоящей главе изложены связанные с безопасностью полетов проблемы и приоритеты, которые, как представляется, вызывают озабоченность сообщества международной авиации. Эти проблемы выявляются на основании анализа данных о безопасности полетов в результате проводимой ИКАО в области безопасности полетов деятельности по проактивному и реагирующему принципу. Выявленные проблемы помогают ИКАО определять приоритеты глобальных действий, которые впоследствии служат основой для разработки целей и задач ГПБП. Выявление связанных с безопасностью полетов проблем и приоритизация областей, требующих действий, являются ключевыми этапами в процессе планирования мер обеспечения безопасности полетов. Данные о безопасности полетов, используемые для выявления проблем и определения приоритетов, включают, в частности, расследование авиационных происшествий или инцидентов, представление данных о безопасности полетов, представление данных о поддержании летной годности, мониторинг эксплуатационных характеристик, инспекции, проверки, обзоры, а также исследования и анализ в области безопасности полетов. В настоящей главе приведена исходная информация о целях и задачах, установленных для ГПБП издания 2023–2025 гг.

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

3.1.3 Проведенный ИКАО анализ выявил проблемы, которые отражены в ГПБП. Эти проблемы главным образом касаются ответственности государств за управление безопасностью полетов. В разделе 3.4 настоящей главы приведены выводы из анализа эксплуатационных рисков для безопасности полетов, которые использовались для выявления G-HRC, которые государства и регионы должны принимать во внимание, а раздел 3.5 касается возникающих проблем. Кроме того, в ходе упомянутого анализа была изучена необходимость в надлежащей инфраструктуре для обеспечения безопасности полетов (см. раздел 3.3). Включенные в настоящую главу выводы указанного анализа использовались для разработки целей и задач ГПБП, представленных в главе 4.

3.1.4 В дополнение к вышесказанному, пандемия COVID-19 ярко высветила необходимость того, чтобы в планах обеспечения безопасности полетов учитывалось различного рода негативное влияние существенных сбоев на деятельность авиации. Существенные сбои в деятельности авиации обсуждаются в разделе 3.6.

3.2 ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Организационные проблемы представляют собой системные вопросы, которые учитывают воздействие организационной культуры, политики и процедур на эффективность мер контроля рисков для безопасности полетов. К организациям в государстве относятся такие органы, как ведомства гражданской авиации (ВГА) и поставщики обслуживания, например эксплуатанты воздушных судов, поставщики ОВД, утвержденные организации, занимающиеся авиационной подготовкой, утвержденные организации, занимающиеся техническим обслуживанием, эксплуатанты аэродромов и т. д. Для управления безопасностью полетов организациям следует выявлять опасные факторы и снижать связанные с ними риски. Две обычные организационные проблемы, с которыми сталкиваются государства, включают недостаток эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов и сложности в реализации ГосПБП.

3.2.1 Эффективный контроль за безопасностью полетов

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

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

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

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

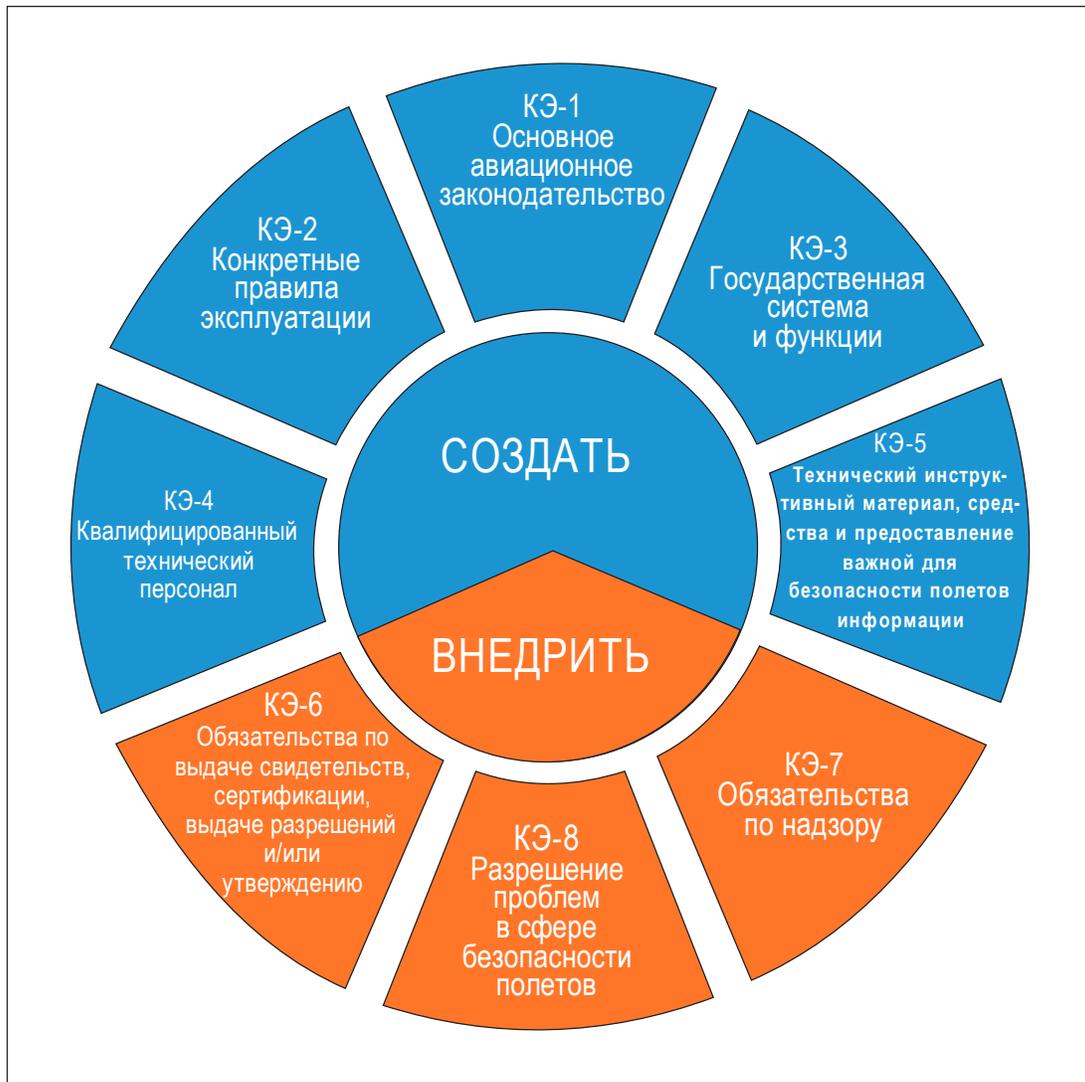


Рис. 3-1. Критические элементы (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов

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

возможностями для выполнения функций, которые должны быть переданы в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации и SARPS, а государство эксплуатанта освобождает государство регистрации от обязательств и принимает на себя ответственность за выполнение таких функций.

Примечание. Инструктивные указания, относящиеся к статье 83 bis, содержатся в Руководстве по реализации статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации (Doc 10059).

3.2.2 Реализация государственной программы по управлению безопасностью полетов

3.2.2.1 Для эффективной реализации ГосПБП государствам следует использовать основные системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Согласно Приложению 19 государства требуют от находящихся в их ведении соответствующих поставщиков обслуживания внедрять СУБП. СУБП позволяет поставщикам обслуживания собирать и передавать информацию о безопасности полетов, которая способствует управлению рисками для безопасности полетов. Для оценки и мониторинга эффективности обеспечения безопасности полетов системы гражданской авиации государства и прогресса в достижении государством своих целей в области обеспечения безопасности полетов ГосПБП требует применения подхода, основанного на оценке рисков. В этом контексте меняется роль государства, которая включает разработку и достижение целевых уровней эффективности обеспечения безопасности полетов, а также эффективный контроль за выполнением СУБП поставщиков обслуживания.

3.2.2.2 ГосПБП предусматривает активное сотрудничество по всем эксплуатационным областям для выявления опасных факторов и управления рисками в области безопасности полетов. Для разработки эффективных стратегий снижения рисков, характерных для каждого государства или региона, необходим анализ различных типов данных о безопасности полетов. Для этого требуется, чтобы ИКАО, государства, регионы и отрасль тесно сотрудничали по вопросам управления рисками для безопасности полетов. Кроме того, важнейшее значение для достижения целевых уровней эффективности обеспечения безопасности полетов, установленных в ГосПБП государства или в СУБП поставщика обслуживания, имеет сотрудничество между ключевыми заинтересованными сторонами, включая поставщиков обслуживания и регламентирующие полномочные органы. В рамках партнерских отношений с такими заинтересованными сторонами на национальном и региональном уровнях следует анализировать данные о безопасности полетов в целях достижения показателей эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI), касающихся рисков для безопасности полетов и основных компонентов авиационной системы. Ключевые заинтересованные стороны должны заключать соглашения для установления надлежащих SPI, определения общих систем классификации и выработки методики проведения анализа, которая способствует совместному использованию информации о безопасности полетов и обмену такой информацией в соответствии с положениями ИКАО о защите информации о безопасности полетов.

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

3.3 НАДЛЕЖАЩАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

3.3.1 Международные воздушные перевозки в большой степени полагаются на безопасную, защищенную от несанкционированного вмешательства, устойчивую и интероперабельную глобальную авиационную систему. Для поддержания такой системы государствам необходимо обеспечить наличие надлежащей инфраструктуры. Для этого государства должны отвечать соответствующим Стандартам ИКАО, содержащимся в различных Приложениях, относящихся к аэронавигационному обслуживанию и аэродромной инфраструктуре. Надежная система аэронавигационного обслуживания должна включать предоставление основных услуг в различных эксплуатационных областях.

3.3.2 ГПБП способствует более надежному предоставлению основных услуг, указанных в системе базовых фундаментальных блоков (BBB), в которой изложена основа любой надежной аэронавигационной системы с указанием главных видов аэронавигационного обслуживания, которое должно быть предоставлено международной гражданской авиации в соответствии с SARPS ИКАО и Правилами аэронавигационного обслуживания (PANS). Такими главными видами обслуживания являются эксплуатация аэродромов, организация воздушного движения, поиск и спасание, метеорологическое обеспечение и аэронавигационная информация. Предоставление таких главных видов обслуживания составляет базу для любого эксплуатационного усовершенствования, направленного на повышение эффективности системы (блочная модернизация авиационной системы (ASBU)). Помимо главных видов обслуживания в системе BBB определяются конечные пользователи этих видов обслуживания, а также активы, которые необходимо задействовать для предоставления таких видов обслуживания (инфраструктура связи, навигации и наблюдения).

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

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

3.3.4 ГПБП помогает реализации ГАНП, обеспечивая наличие надлежащей инфраструктуры для поддержания безопасной эксплуатации и способствуя дальнейшему развитию тренда на увеличение количества государств, чьи аэронавигационное обслуживание и аэродромная инфраструктура отвечают соответствующим Стандартам ИКАО. Реализация эффективного надзора за безопасностью полетов и управления безопасностью полетов как составной части ГосПБП в сочетании с надлежащей инфраструктурой, обеспечивающей безопасную эксплуатацию, наделяет государства способностью предоставлять главные виды аэронавигационного обслуживания и безопасно внедрять улучшения для повышения аэронавигационных возможностей и эффективности.

3.4 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РИСКИ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

3.4.1 Эксплуатационные риски для безопасности полетов возникают в ходе предоставления обслуживания или осуществления какой-либо деятельности (например, эксплуатации воздушного судна, аэропортов или предоставления обслуживания по управлению воздушным движением). Для определения ограничений летно-технических характеристик и опасных факторов принимается во внимание взаимодействие людей с техническими

средствами в ходе эксплуатации, а также эксплуатационный контекст, в котором осуществляется авиационная деятельность. Классификация эксплуатационных рисков должна осуществляться в соответствии с категориями событий, таких как авиационные происшествия или инциденты, и коррелировать с категориями авиационных событий, предлагаемыми Группой по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST)/Группы ИКАО по общей классификации (СІСТТ).

3.4.2 Глобальные категории событий повышенного риска

Концепция ГПБП заключается в том, чтобы свести к нулю число погибших в авиационных происшествиях при коммерческих перевозках к 2030 году и в дальнейшем поддерживать такой уровень. ГПБП определяет ряд глобальных категорий событий повышенного риска (G-HRC), которые необходимо рассматривать для снижения риска гибели людей (ранее они именовались "глобальные приоритеты в области безопасности полетов"). Типы событий, отнесенные к G-HRC, отбирались на основе фактического числа погибших, высокого риска гибели людей на каждое происшествие или исходя из числа авиационных происшествий и инцидентов. На основании результатов, полученных из анализов данных о безопасности полетов, собранных из источников информации по всему миру по проактивному и реагирующему принципу, а также полученных от ИКАО и других неправительственных организаций, в ГПБП издания 2020–2022 гг. были изначально определены пять G-HRC. Те же самые G-HRC (перечисленные в произвольном порядке) вошли в качестве G-HRC ГПБП издания 2023–2025 гг.:

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

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

3.4.2.1 Столкновение исправного воздушного судна с землей

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

3.4.2.2 Потеря управления в полете

Потеря управления в полете (LOC-I) – это экстремальное проявление отклонения от заданной траектории полета. Происшествия, классифицирующиеся как LOC-I, связаны с потерей управления в полете, которую невозможно восстановить. Происшествия LOC-I часто имеют катастрофические результаты, когда оставшихся в живых практически не бывает. Таким образом, с этими событиями связан высокий риск гибели людей. События LOC-I включают много сопутствующих факторов, которые можно классифицировать как факторы,

обусловленные самолетными системами, окружающей средой, действиями пилота/человека или любым сочетанием этих трех факторов. Из этих трех факторов происшествия, обусловленные действиями пилота, являются наиболее частой выявленной причиной происшествий LOC-I. Число погибших в результате происшествий LOC-I с самолетами коммерческой авиации привело к проведению оценки качества текущей практики подготовки персонала, например введение курса подготовки для членов экипажа по предотвращению попадания самолета в сложные пространственные положения и выводу из них.

3.4.2.3 Столкновение в воздухе

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

3.4.2.4 Выезд за пределы ВПП

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

3.4.2.5 Несанкционированный выезд на ВПП

Несанкционированный выезд на ВПП – это событие на аэродроме, в результате которого в защищенной зоне, предназначенной для посадки и взлета воздушных судов, несанкционированно находится воздушное судно, транспортное средство или человек. Несанкционированные выезды создают повышенный риск столкновения для воздушных судов, находящихся на данной ВПП. Когда столкновения имеют место за пределами ВПП (например, на РД или на перроне), затронутые этим событием воздушные суда и/или транспортные средства, как правило, движутся относительно медленно. Однако в тех случаях, когда столкновения происходят на ВПП, по крайней мере одно из воздушных судов зачастую будет двигаться на значительной скорости (высокоскоростные столкновения), что повышает риск гибели людей. Несанкционированные выезды на ВПП включают много сопутствующих факторов, в том числе, как спроектирован аэродром, рабочую нагрузку пилота и диспетчера УВД и использование нестандартной фразеологии. Хотя, согласно статистике, весьма небольшое число несанкционированных выездов на ВПП приводят к столкновениям, с этими событиями связан высокий риск гибели людей. Столкновение между двумя B747 в аэропорту Лос-Родос (Тенерифе) в 1977 году произошло в результате

несанкционированного выезда на ВПП и остается происшествием с тяжелейшими последствиями в истории авиации с самым высоким числом погибших.

3.4.3 Учет G-HRC при определении национальных и региональных HRC

3.4.3.1 Государствам, регионам и отрасли следует принимать во внимание G-HRC при проведении регулярных оценок рисков для безопасности полетов в целях определения национальных и региональных HRC, для которых имеется достаточное количество данных, и осуществлять последующий анализ имеющихся предпосылок и способствующих факторов, выделяя из них те, уменьшение риска которых необходимо предусмотреть в национальных и региональных планах обеспечения безопасности полетов. Более подробную информацию об учете эксплуатационных рисков для безопасности полетов, включая HRC, при планировании обеспечения безопасности полетов можно найти в главе 4 (см. раздел 4.3) и в *Руководстве по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов* (Дос 10131).

3.4.3.2 ИКАО создала специальный сайт на своем защищенном портале с тем, чтобы RASG размещали перечень дополнительных эксплуатационных рисков для безопасности полетов. Для обеспечения последовательности сообщаемых данных государствам и регионам рекомендуется использовать категории авиационных событий, разработанные CAST/CICTT.

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

3.5 ВОЗНИКАЮЩИЕ ПРОБЛЕМЫ

3.5.1 Возникающие проблемы включают концепции полетов, технические средства, общегосударственную политику, бизнес-модели или идеи, которые могут повлиять на безопасность полетов в будущем и в отношении которых не имеется достаточных данных для проведения типового, основанного на фактических данных анализа. Ввиду недостатка данных возникающие проблемы нельзя автоматически квалифицировать как эксплуатационные риски для безопасности полетов. Важно, чтобы международное авиационное сообщество постоянно следило за возникающими проблемами в целях выявления опасностей, сбора соответствующих данных и проактивной разработки мер по уменьшению любых сопутствующих рисков. Управление возникающими проблемами, в частности путем уменьшения рисков для безопасности полетов, может создать возможности для содействия внедрению инноваций. Таким образом, следует поощрять использование новых технических средств, процедур и операций.

3.5.2 ИКАО создала специальный веб-сайт на своем защищенном портале для сбора информации от государств, региональных и международных организаций о возникающих проблемах, внося таким образом вклад в укрепление безопасности полетов через совместное использование и обмен информацией, относящейся к сфере безопасности полетов. Заинтересованным сторонам предлагается на регулярной основе предоставлять информацию, а собранная таким образом информация будет использоваться для разработки будущих изданий ГПБП. Более подробно с тем, как региональные органы и другие заинтересованные стороны могут использовать такую информацию для планирования обеспечения безопасности полетов на региональном и национальном уровнях, можно ознакомиться на веб-сайте ИКАО <https://www.icao.int/safety/GASP/Pages/Secure-Portal.aspx>.

3.6 СУЩЕСТВЕННЫЕ СБОИ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАЦИИ

3.6.1 Существенный сбой в деятельности представляет собой редкое, но весьма значимое событие на глобальном, региональном или национальном уровне, которое оказывает негативное воздействие на деятельность авиации. Существенные сбои в деятельности отрицательно влияют на государства, включая уполномоченные

органы обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, а также на эксплуатантов воздушных судов, эксплуатантов аэродромов, поставщиков ОВД и отрасли экономики, зависящие от авиации.

3.6.2 Существенные сбои в деятельности обычно не связаны напрямую с авиацией, но оказывают значительное воздействие на ее деятельность. Для поддержания безопасности полетов, быстрого восстановления и устойчивости авиационной деятельности государствам необходимо разрабатывать меры по эффективному реагированию на существенные сбои. Такие меры включают управление изменениями, планы организации коммуникации и координации действий со всеми заинтересованными сторонами на национальном, региональном и международном уровнях.

3.6.3 Существенные сбои, такие как недавняя пандемия COVID-19, могут варьироваться по сложности, масштабам и продолжительности и могут отрицательно сказаться на выявлении опасностей и управлении рисками для безопасности полетов. Восстановление после существенного сбоя в деятельности может также оказать негативное воздействие на эксплуатационные риски для безопасности полетов. Государствам необходимо, в той мере, в какой это оправдано, делиться информацией и извещать друг друга об опасностях, которые могут эволюционировать в существенные сбои в деятельности. Государства и регионы могут также рассмотреть возможность внесения изменений в планы обеспечения безопасности полетов в соответствии с анализом риска. Реализуемые в рамках ГосПБП политики, процессы и механизмы должны поддерживать управление существенными сбоями.

3.6.4 Государства и регионы, в той мере, в какой это оправдано, должны также внедрить механизм и меры, направленные на обмен информацией, поддержание связи и сотрудничество в области мер по уменьшению опасности и усилий по поддержке восстановления деятельности авиации после существенного сбоя.

3.6.5 Подробные инструктивные указания в отношении управления влиянием пандемии COVID-19, возобновления и восстановления авиационной деятельности, а также наращивания способности отрасли к быстрому восстановлению можно найти на веб-сайте ИКАО <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/default.aspx>.

Глава 4

ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ И ПОКАЗАТЕЛИ ГПБП

4.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

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

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

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

4.1.3 Цели, задачи и примеры показателей ГПБП издания 2023–2025 гг. приведены в таблице 4-1. Эти цели получены на основании анализа, приведенного в главе 3, в котором определяются связанные с безопасностью полетов проблемы и указывается приоритизация областей, в которых необходимо принять меры для повышения безопасности полетов. В приведенных ниже разделах содержится подробная информация о каждой из целей и задач, а также о связанных с ними показателях.

4.2 ОПИСАНИЕ ЦЕЛЕЙ, ЗАДАЧ И ПОКАЗАТЕЛЕЙ ГПБП

4.2.1 ГПБП ставит своей желательной целью в области безопасности полетов свести к нулю число погибших в происшествиях при коммерческих перевозках к 2030 году и в дальнейшем поддерживать такой уровень. Эта цель считается "желательной", поскольку она является амбициозной целью создать еще более безопасную авиационную систему. 2030 год выбран потому, что это целевой год, указанный в ЦУР ООН в рамках *Повестки дня в области устойчивого развития*. ГПБП составлен согласно установленным срокам этой Повестки дня, поскольку цели ГПБП способствуют достижению ЦУР ООН.

4.2.2 Данную желательную цель в области безопасности полетов дополняет ряд других целей. В ГПБП издания 2023–2025 гг. содержатся шесть целей, представляющих те же цели, что и в предыдущем издании ГПБП 2020–2022 гг. Цели были сохранены в этом издании, поскольку они по-прежнему соответствуют существующим организационным проблемам и эксплуатационным рискам для безопасности полетов, а также для того, чтобы обеспечить последовательность и соответствие опубликованным РПБП и НПБП.

4.2.3 **Цель 1** ГПБП заключается в постоянном снижении эксплуатационных рисков для безопасности полетов. Такое снижение достигается за счет ряда SEI в отношении G-HRC. Эта цель учитывает эксплуатационные проблемы в сфере безопасности полетов, с которыми могут сталкиваться государства, регионы и отрасль и которые должны быть решены в рамках НПБП и РПБП.

4.2.3.1 **Задача 1.1** предусматривает снижение частоты происшествий во всем мире при коммерческих регулярных перевозках. С этой задачей увязаны несколько показателей: число происшествий, происшествия со смертельным исходом и число погибших по каждому государству, региону или в мировом масштабе, а также частота происшествий со смертельным исходом и частота смертельных исходов (т. е. число событий на миллион вылетов). Показатели ГПБП также включают процентное отношение событий к HRC. Цель 1 и задача 1.1 перенесены из предыдущего издания ГПБП без изменений.

4.2.4 **Цель 2** касается отдельно взятых государств и направлена на повышение их потенциала в области контроля за обеспечением безопасности полетов. Эта цель призывает все государства активизировать реализацию восьми КЭ и решать организационные проблемы, с которыми сталкиваются государства при внедрении системы контроля за обеспечением безопасности полетов. В ГПБП издания 2020–2022 гг. с этой целью были связаны две задачи. Они были пересмотрены, и в ГПБП издания 2023–2025 гг. теперь к этой цели относится одна задача, для решения которой предусмотрен трехэтапный подход. Задача, относившаяся к индексу контроля за обеспечением безопасности полетов (SOI), была отменена, поскольку некоторые факторы, которые могли повлиять на результаты, вызвали сомнение в ее полезности. Такие факторы включали изменения в объемах перевозок, вызванные пандемией COVID-19, которые могли привести к неправильному восприятию реальных улучшений в сфере обеспечения безопасности полетов.

4.2.4.1 **Задача 2.1** призывает все государства постепенно повышать их показатель EI в рамках КЭ государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов, что приведет к поэтапному улучшению положения дел, пока не будет достигнут общий высокий показатель EI. В рамках данной задачи государствам следует сосредоточить свое внимание главным образом на приоритетных вопросах протокола (ВП), имеющих отношение к системе контроля за обеспечением безопасности полетов. Термин "приоритетные ВП" относится к ВП, имеющим более тесную связь с эксплуатационными рисками для безопасности полетов. Примеры показателей, относящихся к данной задаче, включают количество государств, полностью реализовавших приоритетные ВП, и процентное отношение требуемых ПКД, представленных государствами в ИКАО через онлайн-платформу (OLF) для устранения недостатков по выводам проверок в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП).

Примечание. Список приоритетных ВП размещен на USOAP CMA OLF по адресу: <https://www.icao.int/safety/CMAForum/Pages/default.aspx>.

4.2.5 **Цель 3** также относится к отдельным государствам и призывает к внедрению эффективной ГосПБП. Данная цель отражает организационные проблемы, с которыми сталкиваются государства при внедрении ГосПБП, и включает введение СУБП поставщиками обслуживания в отдельных государствах в соответствии с Приложением 19. В ГПБП издания 2020–2022 гг. с данной целью были увязаны две задачи, представлявшие собой поэтапный подход к внедрению ГосПБП. После их пересмотра в ГПБП издания 2023–2025 гг. содержатся уже три задачи, имеющие отношение к данной цели, в которых принят во внимание прогресс, достигнутый государствами в реализации их ГосПБП и решении связанных с этим проблем.

4.2.5.1 **Задача 3.1** призывает все государства создать к 2023 году основу ГосПБП. Термин "основа ГосПБП" относится к сокращенному набору ВП УППКБП, имеющих целью помочь государствам в создании надежной основы контроля за обеспечением безопасности полетов для реализации ГосПБП. Они называются "ВП основы ГосПБП". Примеры показателей, относящихся к основе ГосПБП, включают число государств, реализовавших соответствующие ВП основы ГосПБП, а также процентное отношение требуемых ПКД, представленных государствами через OLF и касающихся ВП основы ГосПБП.

Примечание. Полный список ВП основы ГосПБП предлагается вместе с инструментом подготовки ГосПБП через iSTARS ИКАО www.icao.int/safety/iStars.

4.2.5.2 **Задача 3.2** призывает государства опубликовать свои НПБП к 2024 году. Это новая задача в рамках ГПБП. Она включена как часть относящейся к ГосПБП цели ГПБП, поскольку для обеспечения эффективного контроля за безопасностью полетов и решения организационных проблем государства должны определить свою стратегию и действия и опубликовать их в специальном плане, являющемся частью ГосПБП (см. главу 3). Поэтому НПБП может помочь государству в разработке стратегии, включающей план действий с конкретными SEI, призванной способствовать реализации ГосПБП. Через НПБП государство выражает свою решимость улучшать безопасность полетов и выделять соответствующие ресурсы для поддержки такой деятельности. Публикация НПБП как документа, содержащего стратегические направления политики государства по управлению обеспечением безопасности полетов на национальном уровне, способствует выделению ресурсов для реализации ГосПБП путем разработки и внедрения этого плана (см. главу 6). Примером показателя выполнения этой задачи может быть количество государств, опубликовавших свои НПБП.

4.2.5.3 По мере реализации государствами основы ГосПБП они могут переходить к решению **задачи 3.3**, в которой предлагается стремиться к реализации эффективной ГосПБП, используя поэтапный подход с целевыми сроками выполнения, расписанными до 2028 года. Термин "эффективная ГосПБП" подразумевает ГосПБП, которая реально достигает желаемых результатов. Эффективность различных аспектов ГосПБП измеряется при помощи матриц уровней развития, применяемых в ходе мероприятий по оценке выполнения государственной программы безопасности полетов (SSPIA) в рамках МНМ УППКБП для оценки выполнения государствами требований ИКАО по управлению безопасностью полетов.

4.2.6 **Цель 4** относится к регионам, указанным в ГПБП. Она призывает государства активизировать сотрудничество на региональном уровне для повышения безопасности полетов. С данной целью связаны три задачи. Две из них повторяют задачи, содержащиеся в ГПБП издания 2020–2022 гг., а третья, новая задача включена в настоящее издание ГПБП и заменяет предыдущую, исключенную из документа (см. п. 4.2.6.3).

4.2.6.1 **Задача 4.1** настоятельно призывает государства, которые не в состоянии достичь целей 2 и 3 ГПБП, обратиться за помощью в расширении их возможностей по контролю за обеспечением безопасности полетов. Эта задача из ГПБП издания 2020–2022 гг. остается актуальной. Государствам следует обращаться за содействием заблаговременно, с таким расчетом, чтобы успеть решить другие задачи ГПБП, связанные с возможностями по контролю за обеспечением безопасности полетов, срок выполнения которых назначен на 2024 год. Примеры показателей включают количество государств, подавших проекты своих НПБП в региональное бюро ИКАО, поскольку в таком документе должны быть представлены организационные проблемы, с решением которых данному государству требуется помощь.

4.2.6.2 Новая **задача 4.2** призывает все регионы опубликовать к 2023 году свои РПБП, обновленные в соответствии с ГПБП издания 2023–2025 гг. Это новая задача в ГПБП. Она включена как часть цели ГПБП, связанной с региональным сотрудничеством, поскольку РПБП в каждом регионе разрабатываются на базе подхода, подразумевающего совместную работу таких заинтересованных участников, как государства данного региона, RASG, RSOO и региональное бюро ИКАО. РПБП затрагивают вопросы эксплуатационных рисков для безопасности полетов и решения организационных проблем. Публикация РПБП как документа, отражающего стратегические вопросы управления безопасностью полетов на региональном уровне, предполагает в рамках разработки и реализации этого плана выделение ресурсов для использования в SEI. Важно отметить, что регионы могли уже опубликовать свои РПБП, но их необходимо обновить для приведения в соответствие с последним изданием ГПБП (см. главу 6). Показателем выполнения этой задачи является число регионов, опубликовавших обновленный РПБП.

4.2.6.3 **Задача 4.3** призывает все государства к 2025 году поделиться с соответствующими RASG информацией об эксплуатационных рисках для безопасности полетов, включая SPI ГосПБП и возникающие проблемы. Эта задача является обновлением **задачи 4.2** из ГПБП издания 2020–2022 гг. и направлена на повышение возможностей каждой из RASG по управлению рисками для безопасности полетов. Показатели выполнения для данной задачи включают количество сообщений, полученных через *защищенный портал об эксплуатационных рисках для безопасности полетов и возникающих проблемах* и оцененных специалистами, а также процентное отношение реализованных RASG SEI, имеющих отношение к управлению рисками для безопасности полетов. Предыдущая **задача 4.3** из ГПБП издания 2020–2022 гг., согласно которой государства, располагающие возможностями по эффективному управлению рисками для безопасности полетов и эффективными ГосПБП, должны были к 2022 году активно направлять деятельность RASG по управлению рисками для безопасности полетов, была изъята из документа, поскольку ее суть полностью дублируется содержанием новой задачи.

Примечание. Дополнительную информацию о защищенном портале об эксплуатационных рисках для безопасности полетов и возникающих проблемах можно найти на веб-сайте ИКАО по адресу: <https://www.icao.int/safety/GASP/Pages/Secure-Portal.aspx>.

4.2.7 **Цель 5** ГПБП относится к отрасли и направлена на активизацию применения отраслевых программ и обмен информацией о безопасности полетов через сетевые ресурсы поставщиками обслуживания. С этой целью в ГПБП издания 2020–2022 гг. были увязаны две задачи. В ГПБП издания 2023–2025 гг. они были объединены в одну задачу.

4.2.7.1 **Задача 5.1** призывает представителей отрасли поддерживать все возрастающий тренд на внесение вклада в деятельность сетевых ресурсов, относящихся к обмену информацией о безопасности полетов, для оказания помощи государствам и регионам в разработке национальных и региональных планов обеспечения безопасности полетов. Показатели, относящиеся к этой задаче, включают число поставщиков обслуживания, использующих для своих SPI глобально согласованные параметры, а также процентное отношение поставщиков обслуживания, участвующих в соответствующих отраслевых программах оценки, признанных ИКАО. Несмотря на то что наличие таких программ не отменяет необходимости осуществления государствами контроля за обеспечением безопасности полетов, ИКАО признает ценность таких программ, оказывающих положительное воздействие на эксплуатационную безопасность среди поставщиков обслуживания.

4.2.7.2 Признанные ИКАО отраслевые программы оценки, способствующие реализации ГПБП, включают следующие:

- a) программу по совершенствованию безопасности полетов в аэропортах (APEX) Международного совета аэропортов (ACI);
- b) оценку развития функциональных возможностей Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) и Европейской организации по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ) в рамках стандарта совершенствования систем управления безопасностью полетов;

- c) базовый стандарт авиационного риска (BARS) Фонда безопасности полетов (FSF);
- d) программу проверок эксплуатационной безопасности (IOSA) Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА);
- e) программу ИАТА по проверке безопасности наземных операций (ISAGO);
- f) международный стандарт производства полетов воздушных судов деловой авиации (IS-BAO) Международного совета деловой авиации (МСДА).

4.2.8 **Цель 6** делает акцент на необходимости наличия надлежащей инфраструктуры для обеспечения безопасности полетов.

4.2.8.1 **Задача 6.1** нацелена на поддержание тренда на увеличение числа государств, в которых аэронавигационная и аэропортовая инфраструктура отвечает соответствующим Стандартам ИКАО. Показателями ГПБП для этой задачи являются число недостатков в аэронавигационном обслуживании, имеющих инфраструктурный характер, по сравнению с положениями региональных планов аэронавигационного обслуживания и процентное отношение государств, реализовавших относящиеся к инфраструктуре ВП, связанные с базовыми фундаментальными блоками. Эта задача увязана с мероприятиями, указанными в ГАНП (см. раздел 3.3 главы 3).

Примечание. Руководство по мониторингу реализации региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов (Дос 10162¹) содержит руководящие указания по источникам данных о показателях, применяемых для оценки достижения целей соответственно НПБП и РПБП, основывающихся на показателях, указанных в ГПБП.

4.3 АДАПТАЦИЯ ЦЕЛЕЙ, ЗАДАЧ И ПОКАЗАТЕЛЕЙ ГПБП К РПБП И НПБП

4.3.1 Цели и задачи, представленные в этой главе, равно как и G-HRC, перечисленные в главе 3, должны служить основой для региональных и национальных целей и задач, которые будут включаться соответственно в РПБП и НПБП. РПБП/НПБП должен содержать региональные/национальные цели и задачи для управления безопасностью полетов, а также ряд показателей для мониторинга прогресса на пути к их реализации. Все они должны быть увязаны с целями, задачами и показателями ГПБП и при необходимости включать дополнительные цели, задачи и показатели. В РПБП/НПБП должно быть предусмотрено разъяснение того, как региональные/национальные цели, задачи и показатели в сфере обеспечения безопасности полетов связаны с ГПБП (это может достигаться путем помещения ссылок на цели, задачи и показатели ГПБП).

4.3.2 Показатели, используемые при оценке эффективности РПБП/НПБП для обеспечения безопасности полетов, должны соответствовать указанным в ГПБП или быть увязанными с ними в максимально возможной степени. В то же время представленные в ГПБП показатели, в отличие от целей и задач, являются лишь примерами. При адаптации ГПБП соответственно на региональном и национальном уровне регионы и государства могут использовать такие примеры показателей для разработки региональных и национальных показателей, размещаемых в РПБП и НПБП. Однако не все показатели, указанные в ГПБП, необходимо дублировать в РПБП и НПБП. Дополнительные указания по разработке РПБП и НПБП содержатся в главе 6.

1. На момент публикации настоящего руководства Дос 10162 находится в стадии подготовки.

4.3.3 В документе Doc 10161 содержится глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов, в которой представлены SEI для государств, регионов и отрасли для работы по каждой из целей, перечисленных в этой главе. Дорожная карта предлагает гибкий подход к реализации НПБП и РПБП в соответствии с ГПБП, предоставляя план действий по решению организационных проблем и противодействию эксплуатационным рискам для безопасности полетов (см. главу 1). Что касается G-HRC, дорожная карта предоставляет инструктивные указания относительно способствующих факторов по каждому из HRC и действий в сфере обеспечения безопасности полетов для уменьшения рисков для безопасности полетов.

Таблица 4-1. Цели, задачи и показатели ГПБП

<i>ЖЕЛАТЕЛЬНАЯ ЦЕЛЬ ИКАО В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ "НОЛЬ ПОГИБШИХ К 2030 ГОДУ И В ПОСЛЕДУЮЩИЕ ГОДЫ"</i>			
<i>Цель</i>	<i>Задача</i>		<i>Примеры показателей</i>
Цель 1: добиваться постоянного снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов	1.1	Сохранять тенденцию к уменьшению частоты происшествий в мире	<ul style="list-style-type: none"> • Число происшествий. • Число происшествий на миллион вылетов (частота происшествий). • Число происшествий со смертельным исходом. • Число происшествий со смертельным исходом на миллион вылетов (частота происшествий со смертельным исходом). • Число погибших. • Число погибших на количество перевезенных пассажиров (частота смертельных исходов). • Процентное отношение событий к категориям повышенного риска (HRC)
Цель 2: повышать потенциал государств в области контроля за обеспечением безопасности полетов	2.1	<p>Всем государствам улучшить свой показатель эффективной реализации (EI) критических элементов (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (с акцентом на приоритетных ВП) следующим образом:</p> <p>а) к 2024 году – 75 %;</p> <p>б) к 2026 году – 85 %;</p> <p>с) к 2030 году – 95 %</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Число государств, которые достигли показателя EI в установленный срок. • Число государств, которые полностью реализовали приоритетные ВП. • Процентное отношение требуемых планов корректирующих действий (ПКД), представленных государствами (с использованием OLF). • Процентное отношение выполненных ПКД на государство (с использованием OLF)
Цель 3: внедрять эффективные государственные программы по безопасности полетов (ГосПБП)	3.1	К 2023 году всем государствам создать основу ГосПБП	<ul style="list-style-type: none"> • Число государств, реализовавших ВП основы ГосПБП. • Процентное отношение требуемых ПКД, касающихся ВП основы ГосПБП, представленных государствами (с использованием OLF). • Процентное отношение требуемых ПКД, касающихся ВП основы ГосПБП, выполненных каждым государством (с использованием OLF)

	3.2	К 2024 году всем государствам опубликовать национальный план обеспечения безопасности полетов	<ul style="list-style-type: none"> • Число государств, опубликовавших свои НПБП
	3.3	<p>Всем государствам стремиться к внедрению эффективной ГосПБП в следующие сроки:</p> <p>а) к 2025 г. – действующая²;</p> <p>б) к 2028 г. – действующая и эффективная</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Число государств, имеющих действующую ГосПБП. • Число государств, имеющих действующую и эффективную ГосПБП. • Число государств, которым необходимо внедрение СУБП соответствующими поставщиками обслуживания, находящимися в их ведении
Цель 4: повысить уровень сотрудничества на региональном уровне	4.1	К 2023 г. государствам, которые не способны достигнуть целей 2 и 3 ГПБП, изыскать источники помощи в укреплении их потенциала по контролю за обеспечением безопасности полетов или в реализации ГосПБП	<ul style="list-style-type: none"> • Число государств, находящихся в поисках содействия путем использования регионального механизма контроля за безопасностью полетов либо признанных ИКАО функций другого государства или другой организации по контролю за безопасностью полетов. • Число государств, которые представили в региональное бюро ИКАО проекты своих НПБП. • Число государств, зарегистрированных в онлайн-сообществе НПБП
	4.2	К 2023 г. всем регионам следует опубликовать обновленный региональный план обеспечения безопасности полетов (РПБП), согласованный с ГПБП издания 2023–2025 гг.	<ul style="list-style-type: none"> • Число регионов, опубликовавших обновленный РПБП
	4.3	К 2025 г. всем государствам следует делиться информацией об эксплуатационных рисках для безопасности полетов, включая показатели эффективности обеспечения безопасности полетов ГосПБП (SPI), и возникающих проблемах	<ul style="list-style-type: none"> • Число государств, зарегистрированных на защищенном портале по эксплуатационным рискам для безопасности полетов и возникающим проблемам. • Число государств, предоставляющих свои SPI ГосПБП соответствующим RASG. • Число сообщений, полученных через защищенный портал по эксплуатационным рискам для безопасности полетов и

2. Термины "действующая" и "действующая и эффективная" обозначают уровень развития, определенный в рамках проводимой ИКАО оценки выполнения ГосПБП.

		своим соответствующим региональным группам (RASG)	<p>возникающим проблемам и подтвержденных специалистами.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Объем исследований/аналитики, выполненных RASG на основании сообщений, полученных через защищенный портал по эксплуатационным рискам для безопасности полетов и возникающим проблемам. • Процентное соотношение инициатив по улучшению обеспечения безопасности полетов, выполненных RASG в рамках управления риском безопасности полетов. • Число регионов, располагающих механизмом сбора и обработки данных об эксплуатационных рисках для безопасности полетов и возникающих проблемах
Цель 5: расширить использование отраслевых программ и сетевых ресурсов по обмену информацией о безопасности полетов поставщиками обслуживания	5.1	Сохранять тенденцию к увеличению вклада отрасли в сети обмена информацией о безопасности полетов для оказания содействия государствам и регионам в разработке НПБП и РПБП	<ul style="list-style-type: none"> • Число поставщиков обслуживания, использующих глобально согласованные параметры для своих SPI. • Процентное отношение поставщиков обслуживания, участвующих в соответствующих признанных ИКАО отраслевых программах проверок. • Число государств и регионов, сообщающих о растущем и улучшающемся предоставлении информации о безопасности полетов отраслю для оказания помощи в разработке НПБП и РПБП. • Число РПБП, разработанных с консультационной помощью отрасли. • Число государств, внедривших системы сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS) для обеспечения участия в сети обмена информацией о безопасности полетов. • Число поставщиков обслуживания, вносящих вклад в одну из SDCPS или сетей обмена информацией о безопасности полетов
Цель 6: обеспечить наличие надлежащей инфраструктуры для поддержания безопасности полетов	6.1	К 2025 г. сохранить растущую тенденцию к увеличению числа государств, имеющих инфраструктуру в области аэронавигации и аэродромов, отвечающую соответствующим Стандартам ИКАО	<ul style="list-style-type: none"> • Количество или процентное отношение недостатков в области аэронавигации, связанных с инфраструктурой, в сравнении с региональными аэронавигационными планами. • Число или процентное отношение государств, реализовавших связанные с базовыми фундаментальными блоками ВП, имеющие отношение к инфраструктуре

Глава 5

ИЗМЕРЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

5.1 ИЗМЕРЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ГПБП В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Измерение эффективности ГПБП в сфере обеспечения безопасности полетов производится по ряду параметров. Элементы, используемые для измерения эффективности ГПБП в сфере обеспечения безопасности полетов, включают, в том числе, следующие:

- a) число погибших (как главный показатель);
- b) число авиационных происшествий;
- c) число авиационных происшествий со смертельным исходом;
- d) приоритетные ВП для системы контроля за обеспечением безопасности полетов;
- e) ВП основы ГосПБП;
- f) ВП ГосПБП.

5.2 СОВМЕСТНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ И ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ

5.2.1 RASG играют ключевую роль в измерении эффективности обеспечения безопасности полетов и оценке успешности ГПБП. RASG используют РПБП для постановки региональных целей и задач, а также определяют ряд SEI, которые должны помочь им в достижении этих целей и выполнении указанных задач. RASG также используют показатели, относящиеся к задачам, для измерения того, насколько SEI добиваются желаемых результатов. РПБП поддерживаются разработанными государствами региона НПБП, а также планами обеспечения безопасности полетов других заинтересованных сторон, таких как региональные и негосударственные организации (например, RSOO).

5.2.2 Совместное использование и обмен информацией о безопасности полетов занимает центральное положение в измерении эффективности обеспечения безопасности полетов. RASG находятся в идеальном положении для совместного использования и обмена информацией благодаря составу своих членов, охватывающему представителей государств, регионов и отрасли, включая, помимо прочего, эксплуатантов, поставщиков аэронавигационного обслуживания, эксплуатантов аэродромов и производителей воздушных судов. Все указанные заинтересованные стороны предоставляют ценную информацию об опасностях и возникающих проблемах, которую можно использовать для целей регионального процесса управления риском для безопасности полетов.

5.2.3 Некоторые из RASG уже осуществляют оценку риска для безопасности полетов на региональном уровне. Одна из задач ГПБП призывает государства предоставлять информацию об эксплуатационных рисках для безопасности полетов, включая ГосПБП, SPI и возникающие проблемы, соответствующим RASG. Данная задача имеет целью расширить возможности RASG по управлению риском для безопасности полетов через поддержку практики обмена информацией, имеющей отношение к безопасности полетов. Отдельно взятые государства и поставщики обслуживания в регионе должны предоставлять информацию о рисках для безопасности полетов своим RASG. Для дальнейшей поддержки совместного использования и обмена информацией о безопасности

полетов государства должны регистрироваться на *Защищенном портале по категориям эксплуатационных рисков для безопасности полетов и возникающим проблемам* и использовать данный веб-сайт для предоставления RASG информации о проблемах в сфере обеспечения безопасности полетов для принятия ее во внимание. RASG должны использовать полученные через веб-сайт сообщения для определения тематик, включая возникающие проблемы, для проведения изучения/анализа и потенциальной разработки SEI для работы над решением проблем в сфере безопасности полетов. Кроме того, RASG также должны поощрять государства, которые не ожидают достижения целей 2 и 3 ГПБП, делиться своей озабоченностью относительно обеспечения безопасности полетов с RASG как источником информации о региональных проблемах в сфере безопасности полетов. Собранная RASG информация о безопасности полетов служит выполнению двух функций: в рамках процесса планирования выявлять и приоритизировать SEI для решения организационных проблем, уменьшения эксплуатационных рисков для безопасности полетов и мониторинга возникающих проблем, а также измерять эффективность SEI в рамках процесса обеспечения безопасности полетов. ИКАО также использует информацию, собираемую RASG для оценки того, насколько на региональном уровне достигнуты цели и выполнены задачи ГПБП, главным образом через реализацию целей и задач РПБП.

5.3 ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ДАННЫХ О ДОСТИГНУТОМ ПРОГРЕССЕ

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

5.3.2 Ежегодно ИКАО публикует информацию о прогрессе в реализации задач ГПБП. Эта информация размещена на веб-сайте ИКАО www.icao.int/gasp.

5.4 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ОЦЕНКУ

Каждая RASG, в тесном сотрудничестве с соответствующим(и) региональным(и) бюро ИКАО, отвечает за оценку прогресса в реализации целей и задач РПБП в соответствии с ГПБП для определения их выполнения в установленные сроки. Каждое государство обязано представлять в RASG надлежащую информацию из НПБП для компиляции региональных результатов. Во избежание дублирования усилий этот процесс может координироваться RSOO или другим региональным органом. Другие заинтересованные стороны, такие как международные организации, которым адресованы конкретные цели и задачи, должны также предоставлять информацию соответствующим RASG в целях содействия указанной оценке. В RASG существует надлежащий порядок, обеспечивающий надежный и последовательный поток данных. Региональные бюро ИКАО отвечают за сотрудничество со своими соответствующими RASG в подготовке отчета, который направляется в Штаб-квартиру ИКАО. Результаты такой оценки также служат исходными данными для пересмотра последующих изданий ГПБП и РПБП.

Глава 6

РЕГИОНАЛЬНЫЙ И НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПЛАНЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

6.1 РЕАЛИЗАЦИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

6.1.1 ГПБП представляет собой глобальную стратегию. Для представления региональных потребностей его содержание необходимо адаптировать. Для этого в каждом регионе должен быть разработан и реализован РПБП, соответствующий целям и задачам ГПБП и глобальным категориям событий повышенного риска (G-HRC). РПБП представляет стратегическое направление для управления обеспечением безопасности полетов на региональном уровне в установленный период времени. Он указывает всем заинтересованным сторонам, куда различные региональные органы, вовлеченные в управление обеспечением безопасности полетов, должны в ближайшие годы нацеливать имеющиеся ресурсы.

6.1.2 РПБП должны соответствовать ГПБП, в то же время принимая во внимание, что каждый регион может иметь свои специфические проблемы в области безопасности полетов, приоритеты и эксплуатационный контекст. В таком плане должны содержаться SEI для решения проблем, стоящих перед соответствующими государствами и отраслью. Для выявления проблем и приоритетов в сфере безопасности полетов такой план должен основываться на соответствующей оценке состояния дел в регионе (см. главу 3).

6.1.3 Процесс разработки РПБП должен включать консультации с государствами, отраслью и заинтересованными сторонами. НПБП государств, которые входят в данный регион, должны быть приведены в соответствие и скоординированы с РПБП этого региона и с другими мероприятиями, направленными на повышение безопасности полетов (например, с деятельностью RASG). РПБП следует периодически (по крайней мере каждые три года) обновлять с учетом последних изменений в ГПБП.

6.2 ПРЕИМУЩЕСТВА РАЗРАБОТКИ РЕГИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Региональный план обеспечения безопасности полетов позволяет региону четко изложить для всех заинтересованных сторон свою стратегию повышения безопасности полетов на региональном уровне. Он является транспарентным средством информации о том, как государства в регионе и другие органы, занятые в деятельности гражданской авиации, сотрудничают в выявлении опасных факторов и управлении эксплуатационными рисками для безопасности полетов и организационными проблемами в области безопасности полетов. Он также показывает, как запланированные SEI помогают региону достигать поставленных целей. РПБП подчеркивает обязательство региона обеспечивать безопасность полетов. Он обеспечивает более эффективное использование ресурсов и более эффективное управление риском для безопасности полетов по сравнению с ситуацией, когда каждое государство само разрабатывает стратегию по уменьшению рисков (например, в части сосредоточения ресурсов, информации и компетенций). Поскольку план содержит информацию об оценке эффективности обеспечения безопасности полетов, он также может использоваться для демонстрации положительного воздействия инвестиций в существующие SEI, которые успешно реализуются, или служить обоснованием необходимости выделения дополнительных ресурсов для решения существующих или будущих проблем. Региональный план обеспечения безопасности полетов помогает государствам осознавать

национальные, региональные и международные организационные проблемы и эксплуатационные риски для безопасности полетов и может быть использован для представления стратегии решения этих проблем. РПБП может стать для государства важным источником исходных данных для валидации идентифицированных опасных факторов и проведения мероприятий по управлению рисками для безопасности полетов.

6.3 РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

6.3.1 Резолюция А40-1 Ассамблеи *"Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации"* призывает каждое государство разработать и реализовать НПБП в соответствии с целями, задачами и G-HRC ГПБП. НПБП должен также соответствовать РПБП с учетом того, что каждое государство может иметь свои собственные специфические проблемы в области безопасности полетов, включая SSC, приоритеты в сфере обеспечения безопасности полетов и эксплуатационный контекст. НПБП представляет стратегическое направление для управления обеспечением безопасности полетов на национальном уровне в установленный период времени. Он указывает всем заинтересованным сторонам, куда ВГА и другие органы, вовлеченные в управление обеспечением безопасности полетов, должны в ближайшие годы нацеливать имеющиеся ресурсы.

6.3.2 НПБП должен содержать SEI, основанные на оценке, проводимой самим государством для выявления национальных проблем и приоритетов в области обеспечения безопасности полетов.

6.3.3 Процесс разработки НПБП должен включать, по необходимости, консультации с отраслью и заинтересованными сторонами. Государству следует периодически (по крайней мере каждые три года) обновлять НПБП с учетом последних изменений в ГПБП и РПБП.

6.4 ПРЕИМУЩЕСТВА РАЗРАБОТКИ НАЦИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Документация, требуемая в рамках мероприятий государства по управлению безопасностью полетов, содержит информацию о политике, процедурах и деятельности государства, относящихся к управлению безопасностью полетов. Однако такая документация, возможно, не будет легкодоступной для общественности или содержащаяся в ней информация может быть представлена таким образом, что она будет непонятна для лиц, не являющихся экспертами в данной области. НПБП позволяет государству предоставлять всем заинтересованным сторонам, включая другие правительственные ведомства, четкую информацию о своей стратегии повышения безопасности полетов на национальном уровне. Он служит транспарентным средством для разъяснения того, каким образом ВГА и другие занятые в деятельности гражданской авиации органы сотрудничают для выявления опасных факторов и управляют эксплуатационными рисками для безопасности полетов и организационными проблемами в области безопасности полетов. В нем также показано, каким образом запланированные SEI будут оказывать помощь государству в достижении установленных целей. Национальный план обеспечения безопасности полетов подчеркивает обязательства государства в области безопасности полетов. Поскольку НПБП содержит информацию об оценке эффективности обеспечения безопасности полетов, его также можно использовать для демонстрации позитивного воздействия инвестиций в существующие SEI, которые успешно реализованы, или для обоснования потребности в дополнительных ресурсах для решения существующих или будущих проблем. НПБП представляет собой как инструмент в помощь реализации ГосПБП, так и документальное подтверждение того, как эффективная ГосПБП приносит измеримые улучшения в эффективность обеспечения безопасности полетов.

6.5 СОДЕРЖАНИЕ РЕГИОНАЛЬНОГО И НАЦИОНАЛЬНОГО ПЛАНОВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

6.5.1 РПБП/НПБП должен включать цели, задачи и показатели в области безопасности полетов, соответствующие ГПБП, а также ряд запланированных к реализации SEI для устранения региональных/ национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов и организационных проблем. В РПБП/НПБП должны быть выявлены и приоритизированы проблемы в области безопасности полетов в различных секторах авиации (например, коммерческий воздушный транспорт, авиация общего назначения, полеты вертолетов). Регион и государство должны реализовывать SEI, содержащиеся соответственно в РПБП и НПБП, передавая их для исполнения соответствующим заинтересованным сторонам и осуществляя регулярный мониторинг прогресса в их выполнении через равные промежутки времени.

6.5.2 Инструктивные указания относительно разработки регионального и национального планов обеспечения безопасности полетов содержатся в *Руководстве по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов* (Doc 10131). С данным руководством можно ознакомиться на веб-сайте ИКАО www.icao.int/gasp. В нем содержатся указания, которые могут быть использованы для:

- a) организации процесса разработки плана обеспечения безопасности полетов, включая методологию определения SEI для РПБП или НПБП;
- b) решения вопросов взаимосвязи между НПБП и ГосПБП;
- c) контроля за реализацией плана и его эффективностью;
- d) отчета об оценке эффективности обеспечения безопасности полетов, включая выбор способа отчетности отдельно взятых государств перед RASG.

— КОНЕЦ —

ISBN 978-92-9265-755-0



9 789292 657550