



ИКАО

Doc 10162

Руководство по мониторингу внедрения
региональных и национальных планов
обеспечения безопасности полетов

Издание первое, 2023



Утверждено и опубликовано с санкции Генерального секретаря

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



| ИКАО

Doc 10162

Руководство по мониторингу внедрения
региональных и национальных планов
обеспечения безопасности полетов

Издание первое, 2023

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 первое, 2023

Дос 10162. Руководство по мониторингу внедрения региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов

Номер заказа: 10162

ISBN 978-92-9275-103-6 (печатная версия)

© ИКАО, 2023

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

ПОПРАВКИ

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

РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВКИ И ИСПРАВЛЕНИЙ

| ПОПРАВКИ | | |
|----------|------|-------------|
| № | Дата | Кем внесено |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

| ИСПРАВЛЕНИЯ | | | |
|-------------|------|------|-------------|
| № | Дата | Язык | Кем внесено |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

ПРЕДИСЛОВИЕ

Резолюция Ассамблеи А41-6 "Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации" призывает каждое государство разработать и обеспечить реализацию национального плана обеспечения безопасности полетов (НПБП) в соответствии с целями, задачами и глобальными категориями событий повышенного риска (G-HRC) *Глобального плана обеспечения безопасности полетов* (Дос 10004). НПБП должен предусматривать наличие показателей для осуществления мониторинга его реализации и определения прогресса в области достижения соответствующей(их) цели(ей) НПБП.

ГПБП определяет глобальную стратегию обеспечения безопасности полетов, включая цели, задачи и показатели, однако для рассмотрения конкретных региональных проблем в области безопасности полетов региональные планы обеспечения безопасности полетов (РПБП) следует разрабатывать и координировать в рамках региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG) с учетом целей и задач ГПБП. РПБП должны предусматривать наличие показателей для определения степени достигнутого прогресса в ходе реализации соответствующей(их) цели(ей) РПБП.

Настоящее руководство разработано с целью предоставить государствам и регионам инструктивный материал и источники данных для определения показателей, характеризующих степень достижения цели(ей) соответственно НПБП и РПБП. В нем приводится разработанная для каждого показателя форма определения показателей ГПБП, призванная предоставить государствам четкие инструктивные указания и определения и обеспечить ИКАО возможность сбора логически обоснованных и надежных данных.

Настоящее руководство следует использовать совместно с *Глобальным планом обеспечения безопасности полетов*, (Дос 10004), *Дорожной картой обеспечения безопасности полетов* (Дос 10161) (готовящейся к публикации) и *Руководством по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов* (Дос 10131).

Данное руководство разработано на основе материалов, подготовленных экспертами ведомств гражданской авиации, отрасли и региональных и международных организаций; впоследствии эти материалы прошли масштабную экспертную оценку с учетом замечаний, полученных от экспертного сообщества. ИКАО с признательностью отмечает вклад Исследовательской группы ИКАО по Глобальному плану обеспечения безопасности полетов (GASP-SG) и отдельных экспертов, которые оказывали поддержку, осуществляли консультирование и предоставляли материалы для этого руководства.

СОДЕРЖАНИЕ

| | <i>Страница</i> |
|--|-----------------|
| Глоссарий | ix |
| Сокращения и акронимы..... | xi |
| Глава 1. Введение..... | 1-1 |
| 1.1 Исходная информация..... | 1-1 |
| 1.2 Цель..... | 1-2 |
| 1.3 Применимость..... | 1-3 |
| Глава 2. Показатели ГПБП..... | 2-1 |
| 2.1 Общие положения | 2-1 |
| 2.2 Содержание | 2-1 |
| 2.3 Структура показателей..... | 2-1 |
| Добавление А к главе 2. Формы для определения показателей Глобального плана обеспечения безопасности полетов (GASP-I) | 2-A-1 |

ГЛОССАРИЙ

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.

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

Инициатива по повышению безопасности полетов (SEI). Одно или несколько действий, направленных на устранение или снижение эксплуатационных рисков для безопасности полетов или на устранение выявленного недостатка в области обеспечения безопасности полетов.

Инцидент. Любое событие, кроме авиационного происшествия, связанное с использованием воздушного судна, которое влияет или могло бы повлиять на безопасность эксплуатации.

Примечание. Типы инцидентов, представляющих основной интерес для Международной организации гражданской авиации с точки зрения изучения путей предотвращения авиационных происшествий, перечислены в дополнении С Приложения 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов".

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.

Максимальная масса. Максимальная сертифицированная взлетная масса.

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.

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

Способствующие факторы. Действия, бездействие, обстоятельства, условия или их сочетание, устранение, предотвращение или отсутствие которых уменьшило бы вероятность авиационного происшествия или инцидента или ослабило бы тяжесть последствий этого авиационного происшествия или инцидента. Определение способствующих факторов не предполагает возложения вины или установления административной, гражданской или уголовной ответственности.

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.

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

| | |
|--------------|--|
| ВП | Вопрос протокола |
| ГосПБП | Государственная программа по безопасности полетов |
| ГПБП | Глобальный план обеспечения безопасности полетов |
| ЕВРОКОНТРОЛЬ | Европейская организация по безопасности воздушной навигации |
| ИАТА | Международная ассоциация воздушного транспорта |
| КАНСО | Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации |
| КЭ | Критический элемент |
| МСА | Международный совет аэропортов |
| НПБП | Национальный план обеспечения безопасности полетов |
| ПКД | План корректирующих действий |
| РПБП | Региональный план обеспечения безопасности полетов |
| УППКБП | Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов |
| | |
| ADREP | Система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах |
| CFIT | Столкновение исправного воздушного судна с землей |
| EFOD | Электронная система представления информации о различиях |
| EI | Показатель эффективной реализации |
| G-HRC | Глобальные категории событий повышенного риска |
| HRC | Категория события повышенного риска |
| LOC-I | Потеря управления в полете |
| MAC | Столкновение в воздухе |
| OAG | Официальный справочник авиакомпаний |
| OVSG | Исследовательская группа ИКАО по валидации происшествий |
| RASG | Региональная группа по обеспечению 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 |
| SDCPS | Система сбора и обработки данных о безопасности полетов |
| SEI | Инициатива по повышению безопасности полетов |
| SPI | Показатель эффективности обеспечения безопасности полетов |
| SSC | Вопрос, вызывающий значительную обеспокоенность в области безопасности полетов |
| SSPIA | Оценка реализации Государственной программы по безопасности полетов |

Глава 1

ВВЕДЕНИЕ

1.1 ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1.1 Для авиации обеспечение безопасности полетов является наивысшим приоритетом, и в резолюции А41-6 "Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации" Ассамблея признает важность наличия глобальных рамок для оказания поддержки реализации стратегической цели Международной организации гражданской авиации (ИКАО), касающейся обеспечения безопасности полетов. *Глобальный план обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Дос 10004), размещенный на веб-сайте www.icao.int/gasp, представляет собой документ, в котором излагается глобальная стратегия постоянного повышения уровня безопасности полетов. 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.

1.1.2 ГПБП определяет глобальную стратегию обеспечения безопасности полетов, включая цели, задачи и показатели. 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 при решении каждой конкретной 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 типовых показателей. Показатели являются параметром измерения, используемым для оценки того, достигают ли государства, регионы и отрасль ожидаемых результатов с помощью реализации ГПБП. Если задачи носят конкретный характер, то показатели не всегда позволяют точно оценить цель, а служат лишь косвенным средством определения степени ее достижения посредством представления общей информации, касающейся этой цели. Например, одна цель ГПБП предусматривает обеспечение неуклонного снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов посредством реализации соответствующей задачи, направленной на поддержание тенденции к уменьшению глобального коэффициента аварийности. Однако при определении коэффициента аварийности в каждом секторе авиации могут возникнуть трудности. Поэтому одним из показателей определения прогресса в области достижения этой цели может быть количество авиационных происшествий.

1.1.3 Несмотря на то что ГПБП определяет общую перспективу, региональные планы обеспечения безопасности полетов (РПБП) следует разрабатывать и координировать в рамках региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG) в целях рассмотрения конкретных региональных проблем в области безопасности полетов в соответствии с целями и задачами ГПБП. РПБП должны предусматривать наличие показателей, позволяющих определить степень прогресса в достижении соответствующей(их) цели(ей) РПБП.

1.1.4 В резолюции А41-6 Ассамблея также призывает государства разрабатывать и осуществлять национальные планы обеспечения безопасности полетов (НПБП) в соответствии с целями, задачами и категориями событий повышенного риска (G-HRC), предусмотренными ГПБП. Следует также разрабатывать НПБП, тесно

увязанные с РПБП, учитывая при этом тот факт, что в каждом государстве могут иметь место свои собственные проблемы и приоритеты в области безопасности полетов, включая решение вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC). НПБП представляет собой документ, определяющий стратегическое направление деятельности по управлению безопасностью полетов на национальном уровне в течение установленного периода (например, в течение следующих пяти лет). Он должен определять показатели для осуществления мониторинга его реализации и определения степени прогресса в деле достижения соответствующих целей НПБП.

1.1.5 Показатели, используемые для определения эффективности предусмотренных РПБП и НПБП мероприятий по обеспечению безопасности полетов, должны соответствовать показателям ГПБП и быть увязаны с ними. Однако в отличие от целей и задач показатели, предусмотренные ГПБП, являются только примерами. При принятии ГПБП соответственно на региональном и национальном уровнях регионы и государства могут использовать эти примеры показателей для разработки региональных и национальных показателей в рамках своих РПБП и НПБП. Однако не все показатели, предусмотренные ГПБП, необходимо в точности повторять в РПБП или НПБП.

Примечание. В контексте ГПБП и РПБП под термином "регион" понимается группа государств и/или организаций, совместно осуществляющих деятельность по повышению уровня безопасности полетов в пределах географического района. RASG представляет собой структуру, ответственную за разработку и реализацию РПБП.

1.1.6 Замечания и предложения относительно издания ГПБП 2020–2022 гг. также представили государства, нуждающиеся в помощи относительно порядка использования показателей ГПБП в контексте НПБП и определения эффективности обеспечения безопасности полетов на национальном уровне. В них также содержались просьбы о предоставлении дополнительных инструктивных материалов, касающихся порядка определения каждого показателя ГПБП, и более подробной информации об источниках данных и выполнении расчетов. Иногда ошибочно показатели ГПБП рассматриваются в качестве обязательных, однако они являются лишь примерами (см. п. 1.1.5).

1.2 ЦЕЛЬ

В настоящем документе содержится предназначенный для государств и регионов инструктивный материал, касающийся источников данных, используемых для определения показателей, характеризующих степень достижения целей соответственно НПБП и РПБП. Для рассмотрения всех полученных замечаний и предложений ИКАО и ее Исследовательская группа по ГПБП (GASP-SG) проанализировали все показатели, приводимые в издании ГПБП 2023–2025 гг. Результаты этого анализа свидетельствуют о том, что большинство показателей являются четкими и легко поддаются определению, т. е. известны те, "кто, когда и каким образом" их должен определять, а информация, необходимая для их определения, предоставляется ИКАО или другими международными организациями, реализующими отраслевые программы. Ряд показателей ГПБП имеются в наличии и легко поддаются определению. Установлено, что несколько показателей требуют дополнительной проработки с целью их четкого разъяснения и обеспечения возможности оперативного определения; эта деятельность предусматривает подготовку инструктивного материала, касающегося порядка их определения и сбора данных. Для каждого показателя была разработана форма для определения показателей реализации ГПБП, призванная дать государствам и регионам четкие рекомендации и определения и обеспечивающая возможность сбора ИКАО логически обоснованных и надежных данных.

1.3 ПРИМЕНИМОСТЬ

Содержание настоящего документа представляется в качестве инструктивного материала, и в контексте НПБП или РПБП его не следует рассматривать в качестве единственного средства разработки и использования показателей, характеризующих эффективность обеспечения безопасности полетов. Государствам следует принимать во внимание конкретные требования, действующие в этом регионе, и, при необходимости, приводить свою деятельность в соответствие со своими РПБП.

Глава 2

ПОКАЗАТЕЛИ ГПБП

2.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

В настоящей главе содержится предназначенный для государств и регионов (и региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG)) дополнительный инструктивный материал по сбору данных для определения каждого показателя и степени прогресса в области достижения целей и задач, предусмотренных соответственно национальными планами по обеспечению безопасности полетов (НПБП) и региональными планами по обеспечению безопасности полетов (РПБП). В ней поясняется порядок использования являющихся примерами показателей Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) для определения степени прогресса в области достижения целей и задач, предусмотренных ГПБП.

2.2 СОДЕРЖАНИЕ

Показатели ГПБП свидетельствуют о том, достигнуты ли желательные результаты, и определяют степень прогресса в рамках деятельности, связанной с реализацией целей ГПБП. Они представляются в виде количественных данных (например, число или процент). Одни показатели относятся к событиям (например, число происшествий), являющимся следствием неудовлетворительного руководства деятельностью по обеспечению безопасности полетов, а другие – к видам деятельности, осуществляемой государствами или другими заинтересованными сторонами (например, выполнение планов корректирующих действий (ПКД)) и направленной на совершенствование руководства реализацией мероприятий по обеспечению безопасности полетов. В конечном итоге показатели определяют степень достижения целей ГПБП. Для определения статуса показателей ГПБП и соответственно НПБП и РПБП необходимы источники данных. В настоящее время у ИКАО имеется возможность оперативного доступа к некоторым данным, однако при этом ряд других источников данных находится в распоряжении государств, региональных организаций или отрасли. Проблемы, связанные с получением этих данных, могут затруднить определение показателей эффективности обеспечения безопасности полетов. В этой связи в настоящем документе приводится ряд форм для определения показателей ГПБП.

2.3 СТРУКТУРА ПОКАЗАТЕЛЕЙ

В добавлении к настоящей главе представлены формы для определения показателей ГПБП (GASP-I). Формы для определения показателей ГПБП разработаны для всех 36 показателей, предусмотренных изданием ГПБП 2023–2025 гг. Использование этих форм не является обязательным и не ставит своей целью замену существующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS). Ниже приводятся инструктивные указания относительно порядка заполнения этих форм и используемых в них терминов:

- a) обоснование: поясняющая информация относительно того, каким образом показатель связан с конкретной задачей ГПБП и чему способствуют измерение и мониторинг этого показателя;
- b) ограничения: диапазон или область применения переменной величины и элемента, измеряемых показателем;

- c) определение терминов: если необходимо – определение любой технической, специальной или связанной с проектом терминологии, используемой в названии или определении показателя, который может не иметь широкого распространения или понимания;
 - d) метод расчета: если применимо – имеющаяся специальная или техническая формула, используемая для расчета значения показателя;
 - e) массив(ы) данных: данные, необходимые для определения показателя;
 - f) доступность: перечисленные массивы данных имеют различные уровни доступности в диапазоне от "1" – данные не доступны, "2" – данные доступны частично и "3" – данные доступны полностью;
 - g) поставщик: поставщик данных или источник их предоставления.
-

Добавление А к главе 2

ФОРМЫ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (GASP-I)

Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I) GASP-I.1.1.01

| GASP-I.1.1.01 | Число авиационных происшествий |
|----------------------|--|
| Обоснование | <p>Связан с задачей 1.1 "Сохранять тенденцию к уменьшению частоты авиационных происшествий в мире" Глобального плана обеспечения полетов (ГПБП).</p> <p>Количество авиационных происшествий является показателем, характеризующим уровень безопасности полетов. Государства, в которых имели место авиационные происшествия с воздушными судами максимальной массой, превышающей 2250 кг, должны об этом уведомлять ИКАО.</p> |
| Ограничения | <ul style="list-style-type: none">– В соответствии с п. 4.1 Приложения 13 "<i>Расследование авиационных происшествий и инцидентов</i>" государство места события направляет в ИКАО уведомление об авиационном происшествии с воздушным судном, если его максимальная масса превышает 2250 кг или оно является турбореактивным самолетом.– Согласно положениям главы 7 Приложения 13 государство, проводящее расследование авиационных происшествий с воздушными судами массой, превышающей 2250 кг, направляет в ИКАО отчет, предусмотренный системой представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP).– ИКАО ведет базу данных, содержащую полученные уведомления и отчеты ADREP.– Валидация базы данных ADREP проводится ежегодно Группой экспертов (Исследовательская группа ИКАО по валидации происшествий (OVSG)) в отношении авиационных происшествий и некоторых серьезных инцидентов с гражданскими воздушными судами, имеющими неподвижное крыло и максимальную массу, превышающую 5700 кг. По состоянию на апрель 2020 года такая валидация не распространялась на авиационные происшествия с вертолетами или воздушными судами массой в диапазоне от 2250 до 5700 кг.– Валидированные данные ADREP за n год предоставляются в марте $n+1$ года. |
| Определение терминов | <ul style="list-style-type: none">– Определение термина "авиационное происшествие" приводится в главе 1 "Определения" Приложения 13.– ADREP: система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах. |

| GASP-I.1.1.01 | Число авиационных происшествий |
|-------------------|---|
| Метод расчета | Учитываются авиационные происшествия с воздушными судами, выполнявшими регулярные коммерческие перевозки, если: а) данные касаются события, происшедшего в период между 1 января и 31 декабря рассматриваемого года; б) уведомление и/или отчет ADREP были направлены в ИКАО и получены Организацией; с) обстоятельства авиационных происшествий соответствуют обстоятельствам, предусмотренным определением термина "авиационное происшествие" Приложения 13; д) максимальная масса воздушного судна, с которым произошло авиационное происшествие, превышает 5700 кг. |
| Массивы данных | Уведомления и отчеты ADREP, направленные государствами в ИКАО в соответствии с обязательствами, налагаемыми Приложением 13. |
| Доступность (1-3) | 3: уведомление об авиационном происшествии и отчеты ADREP, уже имеющиеся в базе данных ADREP ИКАО. Государствам не требуется предоставлять дополнительные донесения. |
| Поставщик | База данных ADREP ИКАО. |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.1.1.02**

| GASP-I.1.1.02 | Число авиационных происшествий на миллион вылетов (частота происшествий) |
|----------------------|--|
| Обоснование | <p>Связан с задачей 1.1 "Сохранять тенденцию к уменьшению частоты авиационных происшествий в мире" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП).</p> <p>Этот показатель, характеризующий уровень безопасности полетов, используется ИКАО с 2008 года. Его можно найти в глобальных ежегодных отчетах о безопасности полетов и на общедоступном веб-сайте ИКАО. Он является наиболее употребительным показателем, характеризующим уровни безопасности полетов и увязанным со степенью подверженности риску (количество миллионов вылетов).</p> |
| Ограничения | <ul style="list-style-type: none"> – В соответствии с п. 4.1 Приложения 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" государство места события направляет в ИКАО уведомление об авиационном происшествии с воздушным судном, если его максимальная масса превышает 2250 кг или оно является турбореактивным самолетом. – Согласно положениям главы 7 Приложения 13 государство, проводящее расследование авиационных происшествий с воздушными судами массой, превышающей 2250 кг, направляет в ИКАО отчет, предусмотренный системой представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP). – ИКАО ведет базу данных, содержащую полученные уведомления и отчеты ADREP. – Валидация базы данных ADREP проводится ежегодно Группой экспертов (Исследовательская группа ИКАО по валидации происшествий (OVSG)) в отношении авиационных происшествий и некоторых серьезных инцидентов с гражданскими воздушными судами, имеющими неподвижное крыло и максимальную массу, превышающую 5700 кг. По состоянию на апрель 2020 года такая валидация не распространялась на авиационные происшествия с вертолетами или воздушными судами массой в диапазоне от 2250 до 5700 кг. – Валидированные данные ADREP за n год предоставляются в марте $n+1$ года. – В официальном справочнике авиакомпаний (OAG) содержатся предоставляемые в распоряжение ИКАО данные об объемах регулярных перевозок, выполняемых воздушными судами массой, превышающей 5700 кг. – Валидированные данные OAG об объемах перевозок за n год предоставляются в марте $n+1$ года. |
| Определение терминов | <p>Определение термина "авиационное происшествие" приводится в главе 1 "Определения" Приложения 13.</p> <p>ADREP: система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах.</p> |

| GASP-I.1.1.02 | Число авиационных происшествий на миллион вылетов (частота происшествий) |
|-------------------|--|
| Метод расчета | <p>Показатель = N/D, где:</p> <p>a) N – число авиационных происшествий при выполнении регулярных коммерческих перевозок воздушными судами максимальной массой, превышающей 5700 кг, в течение рассматриваемого года;</p> <p>b) D – число вылетов воздушных судов, выполнявших регулярные коммерческие перевозки (из приложения "Объемы перевозок государств (State Traffic)" iSTARS), деленое на 1 000 000.</p> |
| Массивы данных | <p>Уведомления и отчеты ADREP, направленные государствами в ИКАО в соответствии с обязательствами, предусмотренными Приложением 13.</p> <p>Массив данных OAG, предоставляемый в распоряжение ИКАО.</p> |
| Доступность (1-3) | 3: уведомление об авиационном происшествии и отчеты ADREP, уже имеющиеся в базе данных ADREP ИКАО. Государствам не требуется предоставлять дополнительные донесения. |
| Поставщик | <ul style="list-style-type: none"> – База данных ADREP ИКАО. – Приложение "ADREP et al." iSTARS. – Приложение "State Traffic" iSTARS. |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.1.1.03**

| | |
|----------------------|---|
| GASP-I.1.1.03 | <i>Число авиационных происшествий со смертельным исходом</i> |
| Обоснование | <p>Связан с задачей 1.1 "Сохранять тенденцию к уменьшению частоты авиационных происшествий в мире" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП).</p> <p>Количество авиационных происшествий является показателем, характеризующим уровень безопасности полетов. Государства, в которых имели место авиационные происшествия с воздушными судами максимальной массой, превышающей 2250 кг, должны об этом уведомлять ИКАО.</p> |
| Ограничения | <ul style="list-style-type: none"> – В соответствии с п. 4.1 Приложения 13 <i>"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"</i> государство места события направляет в ИКАО уведомление об авиационном происшествии с воздушным судном, если его максимальная масса превышает 2250 кг или оно является турбореактивным самолетом. – Согласно положениям главы 7 Приложения 13 государство, проводящее расследование авиационных происшествий с воздушными судами массой, превышающей больше 2250 кг, направляет в ИКАО отчет, предусмотренный системой представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP). – ИКАО ведет базу данных, содержащую полученные уведомления и отчеты ADREP. – Валидация базы данных ADREP проводится ежегодно Группой экспертов (Исследовательская группа ИКАО по валидации происшествий (OVSG)) в отношении авиационных происшествий и некоторых серьезных инцидентов с гражданскими воздушными судами, имеющими неподвижное крыло и максимальную массу, превышающую 5700 кг. По состоянию на апрель 2020 года такая валидация не распространялась на авиационные происшествия с вертолетами или воздушными судами массой в диапазоне от 2250 до 5700 кг. – Валидированные данные ADREP за <i>n</i> год предоставляются в марте <i>n+1</i> года. |
| Определение терминов | <ul style="list-style-type: none"> – Определение термина "авиационное происшествие" приводится в главе 1 "Определения" Приложения 13. – ADREP: система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах. – Авиационным происшествием со смертельным исходом является происшествие, во время которого какое-либо лицо получило телесное повреждение, несовместимое с жизнью, в результате: <ul style="list-style-type: none"> a) нахождения на борту данного воздушного судна; или b) непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна; или c) непосредственного воздействия струи газов реактивного двигателя, |

| | |
|-------------------|---|
| GASP-I.1.1.03 | <i>Число авиационных происшествий со смертельным исходом</i> |
| | <p>за исключением тех случаев, когда телесные повреждения получены в результате естественных причин, нанесены самому себе, либо нанесены другими лицами, или когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажирам, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа.</p> <p>– Исключительно в целях обеспечения статистического единообразия телесное повреждение, в результате которого в течение 30 дней с момента авиационного происшествия наступила смерть, классифицируется ИКАО в качестве телесного повреждения со смертельным исходом.</p> |
| Метод расчета | <p>Учитываются авиационные происшествия с воздушными судами, выполнявшими регулярные коммерческие перевозки, если:</p> <p>a) данные касаются события, происшедшего в период между 1 января и 31 декабря рассматриваемого года;</p> <p>b) уведомление и/или отчет ADREP были направлены в ИКАО и получены Организацией;</p> <p>c) обстоятельства авиационного происшествия соответствуют обстоятельствам, предусмотренным определением термина "авиационное происшествие" Приложения 13;</p> <p>d) максимальная масса воздушного судна, с которым произошло авиационное происшествие, превышает 5700 кг.</p> |
| Массивы данных | Уведомления и отчеты ADREP, направленные государствами в ИКАО в соответствии с обязательствами, налагаемыми Приложением 13. |
| Доступность (1-3) | 3: уведомление об авиационном происшествии и отчеты ADREP, уже имеющиеся в базе данных ADREP ИКАО. Государствам не требуется предоставлять дополнительные донесения. |
| Поставщик | <p>– База данных ADREP ИКАО.</p> <p>– Приложение "ADREP et al." iSTARS.</p> |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.1.1.04**

| | |
|----------------------|---|
| GASP-I.1.1.04 | <p align="center"><i>Число авиационных происшествий со смертельным исходом на миллион вылетов (частота происшествий со смертельным исходом)</i></p> |
| Обоснование | <p>Связана с задачей 1.1 "Сохранять тенденцию к уменьшению частоты авиационных происшествий в мире" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП).</p> <p>Этот показатель дополняет форму GASP-I.1.1.02, акцентируя внимание на авиационных происшествиях со смертельным исходом. Он увязан со степенью подверженности риску (количество миллионов вылетов).</p> |
| Ограничения | <ul style="list-style-type: none"> – В соответствии с п. 4.1 Приложения 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" государство места события направляет в ИКАО уведомление об авиационном происшествии с воздушным судном, если его максимальная масса превышает 2250 кг или оно является турбореактивным самолетом. – Согласно положениям главы 7 Приложения 13 государство, проводящее расследование авиационных происшествий с воздушными судами массой, превышающей 2250 кг, направляет в ИКАО отчет, предусмотренный системой представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP). – ИКАО ведет базу данных, содержащую полученные уведомления и отчеты ADREP. – Валидация базы данных ADREP проводится ежегодно Группой экспертов (Исследовательская группа ИКАО по валидации происшествий (OVSG)) в отношении авиационных происшествий и некоторых серьезных инцидентов с гражданскими воздушными судами, имеющими неподвижное крыло и максимальную массу, превышающую 5700 кг. По состоянию на апрель 2020 года такая валидация не распространялась на авиационные происшествия с вертолетами или воздушными судами массой в диапазоне от 2250 до 5700 кг. – Валидированные данные ADREP за n год предоставляются в марте $n+1$ года. – В официальном справочнике авиакомпаний (OAG) содержатся данные ИКАО об объемах регулярных перевозок, выполняемых воздушными судами массой, превышающей 5700 кг. – Валидированные данные OAG об объемах перевозок за n год предоставляются в марте $n+1$ года. |
| Определение терминов | <ul style="list-style-type: none"> – Определение термина "авиационное происшествие" приводится в главе 1 "Определения" Приложения 13. – ADREP: система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах. – Авиационным происшествием со смертельным исходом является происшествие, во время которого какое-либо лицо получило телесное повреждение, несовместимое с жизнью, в результате: <ul style="list-style-type: none"> а) нахождения на борту данного воздушного судна; или |

| | |
|-------------------|--|
| GASP-I.1.1.04 | <p>Число авиационных происшествий со смертельным исходом на миллион вылетов (частота происшествий со смертельным исходом)</p> |
| | <p>b) непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна; или</p> <p>c) непосредственного воздействия струи газов реактивного двигателя,</p> <p>за исключением случаев, когда телесные повреждения получены в результате естественных причин, нанесены самому себе, либо нанесены другими лицами, или когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажирам, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа.</p> <p>– Исключительно в целях обеспечения статистического единообразия телесное повреждение, в результате которого в течение 30 дней с момента авиационного происшествия наступила смерть, классифицируется ИКАО в качестве телесного повреждения со смертельным исходом.</p> |
| Метод расчета | <p>Показатель = N/D, где:</p> <p>a) N – число авиационных происшествий при выполнении регулярных коммерческих перевозок, в отношении которых:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) дата события находится в диапазоне от 1 января до 31 декабря рассматриваемого года; 2) уведомление и/или отчет ADREP направлены в ИКАО и получены Организацией; 3) обстоятельства авиационных происшествий соответствуют обстоятельствам, определенным в Приложении 13 для "телесных повреждений со смертельным исходом"; 4) масса воздушного судна, с которым произошло авиационное происшествие, превышает 5700 кг; <p>b) D – глобальное количество вылетов воздушных судов, выполнявших регулярные коммерческие перевозки (из приложения "State Traffic" iSTARS), деленное на 1 000 000.</p> |
| Массивы данных | <p>– Уведомления и отчеты ADREP, направленные государствами в ИКАО в соответствии с обязательствами, предусмотренными Приложением 13.</p> <p>– Массив данных OAG для ИКАО.</p> |
| Доступность (1-3) | <p>3: уведомление об авиационном происшествии и отчеты ADREP, уже имеющиеся в базе данных ADREP ИКАО. Государствам не требуется предоставлять дополнительные донесения.</p> |
| Поставщик | <p>– База данных ADREP ИКАО.</p> <p>– Приложение "ADREP et al." iSTARS.</p> <p>– Приложение "State Traffic" iSTARS.</p> |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.1.1.05**

| GASP-I.1.1.05 | Число погибших |
|----------------------|---|
| Обоснование | <p>Связан с задачей 1.1 "Сохранять тенденцию к уменьшению частоты авиационных происшествий в мире" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП).</p> <p>Количество погибших является ключевым показателем, характеризующим уровень безопасности полетов, связанным с желательной целью ГПБП в области безопасности полетов, заключающейся в сведении к нулю числа погибших при коммерческих перевозках к 2030 году и поддержании такого уровня в дальнейшем. Государства, в которых имели место авиационные происшествия с воздушными судами максимальной массой, превышающей 2250 кг, должны об этом уведомлять ИКАО.</p> |
| Ограничения | <ul style="list-style-type: none"> – В соответствии с п. 4.1 Приложения 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" государство места события направляет в ИКАО уведомление об авиационном происшествии с воздушным судном, если его максимальная масса превышает 2250 кг или оно является турбореактивным самолетом. – Согласно положениям главы 7 Приложения 13 государство, проводящее расследование авиационных происшествий с воздушными судами массой, превышающей 2250 кг, направляет в ИКАО отчет, предусмотренный системой представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP). – ИКАО ведет базу данных, содержащую полученные уведомления и отчеты ADREP. – Валидация базы данных ADREP проводится ежегодно Группой экспертов (Исследовательская группа ИКАО по валидации происшествий (OVSG)) в отношении авиационных происшествий и некоторых серьезных инцидентов с гражданскими воздушными судами, имеющими неподвижное крыло и максимальную массу, превышающую 5700 кг. По состоянию на апрель 2020 года такая валидация не распространялась на авиационные происшествия с вертолетами или воздушными судами массой в диапазоне от 2250 до 5700 кг. – Валидированные данные ADREP за n год предоставляются в марте $n+1$ года. |
| Определение терминов | <ul style="list-style-type: none"> – Определение термина "авиационное происшествие" приводится в главе 1 "Определения" Приложения 13. – ADREP: система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах. – Авиационным происшествием со смертельным исходом является происшествие, во время которого какое-либо лицо получило телесное повреждение, несовместимое с жизнью, в результате: <ul style="list-style-type: none"> a) нахождения на борту данного воздушного судна; или b) непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна; или |

| GASP-I.1.1.05 | Число погибших |
|-------------------|---|
| | <p>с) непосредственного воздействия струи газов реактивного двигателя,</p> <p>за исключением тех случаев, когда телесные повреждения получены в результате естественных причин, нанесены самому себе, либо нанесены другими лицами, или когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажирам, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа.</p> <p>– Исключительно в целях обеспечения статистического единообразия телесное повреждение, в результате которого в течение 30 дней с момента авиационного происшествия наступила смерть, классифицируется ИКАО в качестве телесного повреждения со смертельным исходом.</p> |
| Метод расчета | <p>Учитываются авиационные происшествия с воздушными судами, выполнявшими регулярные коммерческие перевозки, если:</p> <p>a) данные касаются события, происшедшего в период между 1 января и 31 декабря рассматриваемого года;</p> <p>b) уведомление и/или отчет ADREP были направлены в ИКАО и получены Организацией;</p> <p>c) обстоятельства авиационного происшествия соответствуют обстоятельствам, предусмотренным определением термина "авиационное происшествие" Приложения 13;</p> <p>d) максимальная масса воздушного судна, с которым произошло авиационное происшествие, превышает 5700 кг.</p> |
| Массивы данных | <p>Уведомления и отчеты ADREP, направленные государствами в ИКАО в соответствии с обязательствами, предусмотренными Приложением 13.</p> |
| Доступность (1-3) | <p>3: уведомление об авиационном происшествии и отчеты ADREP, уже имеющиеся в базе данных ADREP ИКАО. Государствам не требуется представлять дополнительные донесения.</p> |
| Поставщик | <p>– База данных ADREP ИКАО.</p> <p>– Приложение "ADREP et al." iSTARS.</p> |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.1.1.06**

| | |
|----------------------|---|
| GASP-I.1.1.06 | <p align="center"><i>Число погибших на количество перевезенных пассажиров (частота смертельных исходов)</i></p> |
| Обоснование | <p>Связан с задачей 1.1 "Сохранять тенденцию к уменьшению частоты авиационных происшествий в мире" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП).</p> <p>Количество погибших является ключевым показателем, характеризующим уровень безопасности полетов, связанным с желательной целью ГПБП в области безопасности полетов, заключающейся в сведении к нулю числа погибших при коммерческих перевозках к 2030 году и поддержании такого уровня в дальнейшем. Государства, в которых имели место авиационные происшествия с воздушными судами максимальной массой, превышающей 2250 кг, должны об этом уведомлять ИКАО.</p> |
| Ограничения | <ul style="list-style-type: none"> – В соответствии с п. 4.1 Приложения 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" государство места события направляет в ИКАО уведомление об авиационном происшествии с воздушным судном, если его максимальная масса превышает 2250 кг или оно является турбореактивным самолетом. – Согласно положениям главы 7 Приложения 13 государство, проводящее расследование авиационных происшествий с воздушными судами массой, превышающей 2250 кг, направляет в ИКАО отчет, предусмотренный системой представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP). – ИКАО ведет базу данных, содержащую полученные уведомления и отчеты ADREP. – Валидация базы данных ADREP проводится ежегодно Группой экспертов (Исследовательская группа ИКАО по валидации происшествий (OVSG)) в отношении авиационных происшествий и некоторых серьезных инцидентов с гражданскими воздушными судами, имеющими неподвижное крыло и максимальную массу, превышающую 5700 кг. По состоянию на апрель 2020 года такая валидация не распространялась на авиационные происшествия с вертолетами или воздушными судами массой в диапазоне от 2250 до 5700 кг. – Валидированные данные ADREP за n год предоставляются в марте $n+1$ года. – Валидированные данные о перевезенных пассажирах за n год предоставляются на сайте ICAO DATA+ в марте $n+1$ года. |
| Определение терминов | <ul style="list-style-type: none"> – Определение термина "авиационное происшествие" приводится в главе 1 "Определения" Приложения 13. – ADREP: система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах. – Авиационным происшествием со смертельным исходом является происшествие, во время которого какое-либо лицо получило телесное повреждение, несовместимое с жизнью, в результате: <ul style="list-style-type: none"> а) нахождения на борту данного воздушного судна; или |

| | |
|-------------------|---|
| GASP-I.1.1.06 | <p style="text-align: center;"><i>Число погибших на количество перевезенных пассажиров (частота смертельных исходов)</i></p> |
| | <p>b) непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна; или</p> <p>c) непосредственного воздействия струи реактивного двигателя,</p> <p>за исключением случаев, когда телесные повреждения получены в результате естественных причин, нанесены самому себе, либо нанесены другими лицами, или когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажирам, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа.</p> <p>– Исключительно в целях обеспечения статистического единообразия телесное повреждение, в результате которого в течение 30 дней с момента авиационного происшествия наступила смерть, классифицируется ИКАО в качестве телесного повреждения со смертельным исходом.</p> |
| Метод расчета | <p>Показатель = N/D, где:</p> <p>a) N – число авиационных происшествий при выполнении регулярных коммерческих перевозок, в отношении которых:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) дата события находится в диапазоне от 1 января до 31 декабря рассматриваемого года; 2) уведомление и/или отчет ADREP направлены в ИКАО и получены Организацией; 3) обстоятельства авиационного происшествия соответствуют обстоятельствам, предусмотренным определением термина "авиационное происшествие" Приложения 13; 4) масса воздушного судна, с которым произошло авиационное происшествие, превышает 5700 кг; 5) воздушное судно, с которым произошло авиационное происшествие, выполняло коммерческий полет; <p>b) D – общее количество перевезенных пассажиров при выполнении регулярных перевозок.</p> |
| Массивы данных | <p>– Уведомления и отчеты ADREP, направленные государствами в ИКАО в соответствии с обязательствами, предусмотренными Приложением 13.</p> <p>– Данные об объеме перевозок, собранные ИКАО.</p> |
| Доступность (1-3) | <p>3: уведомление об авиационном происшествии и отчеты ADREP, уже имеющиеся в базе данных ADREP ИКАО. Государствам не требуется предоставлять дополнительные донесения.</p> |

| | |
|---------------|--|
| GASP-I.1.1.06 | <i>Число погибших на количество перевезенных пассажиров (частота смертельных исходов)</i> |
| Поставщик | <ul style="list-style-type: none">– База данных ADREP ИКАО.– Приложение "ADREP et al." iSTARS.– Приложение "State Traffic" iSTARS. |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.1.1.07**

| GASP-I.1.1.07 | Процентное отношение событий к категориям повышенного риска |
|----------------------|---|
| Обоснование | Связан с задачей 1.1 "Сохранять тенденцию к уменьшению частоты авиационных происшествий в мире" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП). |
| Ограничения | <ul style="list-style-type: none"> – В соответствии с п. 4.1 Приложения 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" государство места события направляет в ИКАО уведомление об авиационном происшествии с воздушным судном, если его максимальная масса превышает 2250 кг или оно является турбореактивным самолетом. – Согласно положениям главы 7 Приложения 13 государство, проводящее расследование авиационных происшествий с воздушными судами массой, превышающей 2250 кг, направляет в ИКАО отчет, предусмотренный системой представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP). – ИКАО ведет базу данных, содержащую полученные уведомления и отчеты ADREP. – Валидация базы данных ADREP проводится ежегодно Группой экспертов (Исследовательская группа ИКАО по валидации происшествий (OVSG)) в отношении авиационных происшествий и некоторых серьезных инцидентов с гражданскими воздушными судами, имеющими неподвижное крыло и максимальную массу, превышающую 5700 кг. По состоянию на апрель 2020 года такая валидация не распространялась на авиационные происшествия с вертолетами или воздушными судами массой в диапазоне от 2250 до 5700 кг. – Валидированные данные ADREP за n год предоставляются в марте $n+1$ года. |
| Определение терминов | <ul style="list-style-type: none"> – Определение термина "авиационное происшествие" приводится в главе 1 "Определения" Приложения 13. – ADREP: система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах. – В издании ГПБП 2023–2025 гг. глобальные категории событий повышенного риска (G-HRCs) определяются следующим образом: <ul style="list-style-type: none"> 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 за ВПП (RI). – Информация о категориях событий, определенных группой по безопасности коммерческой авиации (CAST)/группой ИКАО по общей классификации (CICTT), размещена на веб-сайте https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx. |

| GASP-I.1.1.07 | Процентное отношение событий к категориям повышенного риска |
|-------------------|--|
| Метод расчета | <ul style="list-style-type: none"> – Показатель для HRC "CFIT" = $100 * N/D$, где: <ul style="list-style-type: none"> a) <i>N</i> – количество авиационных происшествий, связанных с выполнением регулярных коммерческих перевозок, в отношении которых: <ul style="list-style-type: none"> 1) дата события находится в диапазоне от 1 января до 31 декабря рассматриваемого года; 2) уведомление и/или отчет ADREP направлены в ИКАО и получены Организацией; 3) обстоятельства авиационного происшествия соответствуют обстоятельствам, предусмотренным определением термина "авиационное происшествие" Приложения 13; 4) максимальная масса воздушного судна, с которым произошло авиационное происшествие, превышает 5700 кг; 5) по классификации группы OVSG данное событие отнесено к категории CFIT; b) <i>D</i> – значение показателя GASP.SPI.1.1.01 для рассматриваемого года. – Повторить аналогичную операцию для категорий LOC-I, MAC, RE и RI. |
| Массивы данных | Уведомления и отчеты ADREP, направленные государствами в ИКАО в соответствии с обязательствами, предусмотренными Приложением 13. |
| Доступность (1-3) | 3: уведомление об авиационном происшествии и отчеты ADREP, уже имеющиеся в базе данных ADREP ИКАО. Государствам не требуется предоставлять дополнительные донесения. |
| Поставщик | <ul style="list-style-type: none"> – База данных ADREP ИКАО. – Приложение "State Traffic" iSTARS. |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.2.1.01**

| | |
|----------------------|---|
| <i>GASP-I.2.1.01</i> | <i>Число государств, которые достигли показателя EI в установленный срок</i> |
| Обоснование | <p>Связан с задачей 2.1 "Всем государствам улучшить свой показатель эффективности реализации (EI) критических элементов (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением полетов (с акцентом на приоритетных вопросах протокола (ВП) Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) следующим образом:</p> <p>a) к 2024 году – 75 %;</p> <p>b) к 2026 году – 85 %;</p> <p>c) к 2030 году – 95 %.</p> |
| Ограничения | <ul style="list-style-type: none"> – Основное внимание в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) уделяется возможностям государств осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов посредством оценки степени эффективности и последовательности реализации КЭ системы контроля за обеспечением безопасности полетов, которая позволяет государствам обеспечивать внедрение связанных с безопасностью полетов Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), соответствующих процедур и инструктивных материалов. – ИКАО может не располагать достаточными возможностями для обновления показателей EI на ежегодной основе или, в частности, в 2024, 2026 и 2030 гг. Это приведет к неточности результатов. – В зависимости от времени, прошедшего с момента последней проверки в рамках УППКБП и обновления показателей EI конкретного государства, показатель может не отражать фактических возможностей осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов в этом государстве. – Переход от использования перечня ВП издания 2017 г. к перечню ВП издания 2020 г. окажет влияние на значения EI всех осуществляемых в рамках УППКБП мероприятий, проводимых государствами и региональными организациями, информация о которых размещена на онлайн-платформе (OLF) механизма непрерывного мониторинга (МНМ). |
| Определение терминов | <p>МНМ УППКБП: механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов.</p> <p>В соответствии с <i>Руководством по механизму непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i> (Doc 9735) ИКАО, используя вопросы протокола (ВП), осуществляет деятельность по реализации МНМ УППКБП, цель которой заключается в определении возможностей государств по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов путем оценки показателей эффективной реализации восьми КЭ в восьми областях проверок (основное авиационное законодательство и нормативные акты гражданской авиации (LEG), организация гражданской авиации (ORG), выдача свидетельств авиационному персоналу и подготовка кадров (PEL), производство полетов</p> |

| | |
|-------------------|---|
| GASP-I.2.1.01 | Число государств, которые достигли показателя EI в установленный срок |
| | <p>воздушных судов (OPS), летная годность воздушных судов (AIR), расследование авиационных происшествий и инцидентов (AIG), аэронавигационное обслуживание (ANS) и аэродромное обслуживание и наземные средства (AGA)).</p> <p>Общий показатель EI для государства определяется по следующей формуле:</p> $EI (\%) = \frac{\text{Количество ВП, в отношении которых сделаны удовлетворительные выводы}}{\text{Общее количество применимых ВП}} \times 100.$ |
| Метод расчета | Количество государств, общий показатель EI которых по состоянию на 31 декабря каждого года отчетного периода (определен как 2022–2025 гг. для целевого показателя 75 %, 2026-2029 гг. – для целевого показателя 85 % и начиная с 2030 года – для целевого показателя 95 %) равен установленному пороговому значению (75 % к 2024 году; 85 % к 2026 году; 95 % к 2030 году) или превышает его. |
| Массивы данных | <ul style="list-style-type: none"> – МНМ УППКБП и EI. – Результаты проверок в рамках государств регистрируются на веб-сайте МНМ УППКБП с использованием следующей ссылки: www.icao.int/usoap. |
| Доступность (1-3) | 3: информация, касающаяся EI каждого государства, имеется на онлайн-платформе (OLF) МНМ УППКБП и в iSTARS. |
| Поставщик | OLF МНМ УППКБП. |

**Форма для определения показателя (GASP-I)
GASP-I.2.1.02**

| | |
|----------------------|--|
| GASP-I.2.1.02 | Число государств, которые полностью реализовали приоритетные вопросы протокола |
| Обоснование | <p>Связан с задачей 2.1 "Всем государствам улучшить свой показатель эффективности реализации (EI) критических элементов (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением полетов (с акцентом на приоритетных вопросах протокола (ВП) Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) следующим образом:</p> <p>a) к 2024 году – 75 %;</p> <p>b) к 2026 году – 85 %;</p> <p>c) к 2030 году – 95 %.</p> |
| Ограничения | <ul style="list-style-type: none"> – Основное внимание в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов уделяется возможностям государств осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов посредством оценки степени эффективности и последовательности реализации КЭ системы контроля за обеспечением безопасности полетов, которая позволяет государствам обеспечивать внедрение связанных с безопасностью полетов Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), соответствующих процедур и инструктивных материалов. – ИКАО может не располагать достаточными возможностями для обновления показателей EI на ежегодной основе или, в частности, в 2024, 2026 и 2030 гг. Это приведет к неточности результатов. – В зависимости от времени, прошедшего с момента последней проверки в рамках УППКБП и обновления показателей EI конкретного государства, показатель может не отражать фактических возможностей осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов в этом государстве. – Переход от использования перечня ВП издания 2017 г. к перечню ВП издания 2020 г. окажет влияние на значения EI всех осуществляемых в рамках УППКБП мероприятий, проводимых государствами и региональными организациями, информация о которых размещена на онлайн-платформе (OLF) механизма непрерывного мониторинга (МНМ). |
| Определение терминов | <ul style="list-style-type: none"> – МНМ УППКБП: механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов. <p>В соответствии с <i>Руководством по механизму непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i> (Doc 9735) ИКАО, используя вопросы протокола (ВП), осуществляет деятельность по реализации МНМ УППКБП, цель которой заключается в определении возможностей государств по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов путем оценки показателей эффективной реализации восьми КЭ в восьми областях проверок (основное авиационное законодательство и нормативные акты гражданской авиации (LEG), организация гражданской авиации (ORG), выдача свидетельств авиационному персоналу и подготовка кадров (PEL), производство полетов</p> |

| | |
|-------------------|--|
| GASP-I.2.1.02 | Число государств, которые полностью реализовали приоритетные вопросы протокола |
| | <p>воздушных судов (OPS), летная годность воздушных судов (AIR), расследование авиационных происшествий и инцидентов (AIG), аэронавигационное обслуживание (ANS) и аэродромное обслуживание и наземные средства (AGA)).</p> <p>Общий показатель EI для государства определяется по следующей формуле:</p> $EI (\%) = \frac{\text{Количество ВП, в отношении которых сделаны удовлетворительные выводы}}{\text{Общее количество применимых ВП}} \times 100.$ <p>– Приоритетные ВП: ряд ВП, имеющих критически важное значение для системы контроля за обеспечением безопасности полетов государства. В OLF ИКАО эти ВП выделены; они также имеются в издании ВП МНМ УППКБП 2020 года.</p> |
| Метод расчета | Подсчитать количество государств, EI которых по приоритетным ВП составляет 100 %. |
| Массивы данных | <p>– МНМ УППКБП и EI.</p> <p>– Результаты проверок в рамках государств регистрируются на веб-сайте OLF МНМ УППКБП с использованием следующей ссылки: www.icao.int/usoap.</p> |
| Доступность (1-3) | 3: информация, касающаяся EI каждого государства, имеется на OLF МНМ УППКБП и в iSTARS. |
| Поставщик | <p>– OLF МНМ УППКБП.</p> <p>– Приложение "USOAP DataTables" iSTARS ИКАО.</p> |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.2.1.03**

| | |
|----------------------|---|
| GASP-I.2.1.03 | <p align="center"><i>Процентное отношение требуемых планов корректирующих действий, представленных государствами (с использованием онлайн-платформы)</i></p> |
| Обоснование | <p>Связан с задачей 2.1 "Всем государствам улучшить свой показатель эффективности реализации (EI) критических элементов (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением полетов (с акцентом на приоритетных вопросах протокола (ВП) Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) следующим образом:</p> <p>a) к 2024 году – 75 %;</p> <p>b) к 2026 году – 85 %;</p> <p>c) к 2030 году – 95 %.</p> |
| Ограничения | <ul style="list-style-type: none"> – Основное внимание в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов уделяется возможностям государств осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов посредством оценки степени эффективности и последовательности реализации КЭ системы контроля за обеспечением безопасности полетов, которая позволяет государствам обеспечивать внедрение связанных с безопасностью полетов Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), соответствующих процедур и инструктивных материалов. – На основе онлайн-платформы (OLF) этот показатель определяет степень выполнения государствами планов корректирующих действий (ПКД), однако необязательно, чтобы ИКАО проводила валидацию этих ПКД. |
| Определение терминов | <ul style="list-style-type: none"> – МНМ УППКБП: механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов. <p>В соответствии с <i>Руководством по механизму непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i> (Doc 9735) ИКАО, используя вопросы протокола (ВП), осуществляет деятельность по реализации МНМ УППКБП, цель которой заключается в определении возможностей государств по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов путем оценки показателей эффективной реализации восьми КЭ в восьми областях проверок (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 аэродромное обслуживание и наземные средства (AGA)).</p> <p align="center">Общий показатель EI для государства определяется по следующей формуле:</p> $EI (\%) = \frac{\text{Количество ВП, в отношении которых сделаны удовлетворительные выводы}}{\text{Общее количество применимых ВП}} \times 100.$ |

| | |
|-------------------|---|
| GASP-I.2.1.03 | <i>Процентное отношение требуемых планов корректирующих действий, представленных государствами (с использованием онлайн-платформы)</i> |
| | <ul style="list-style-type: none"> – План корректирующих действий (ПКД). План действий, направленных на устранение причин недостатков или реализацию выводов. Если ИКАО в рамках деятельности по реализации МНМ УППКБП принимает решение об изменении статуса сделанного в отношении ВП вывода на неудовлетворительный, это государство должно разработать ПКД. Государство разрабатывает приемлемый ПКД и представляет его в ИКАО посредством использования платформы OLF МНМ УППКБП. |
| Метод расчета | <p>Показатель = $100 * N/D$, где:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) N – количество ПКД, представленных государствами с использованием платформы OLF; b) D – количество ВП всех государств, по которым сделаны неудовлетворительные выводы. |
| Массивы данных | <ul style="list-style-type: none"> – ВП МНМ УППКБП и EI. – Результаты проверки всех государств, зарегистрированные на веб-сайте платформы OLF МНМ УППКБП с использованием следующей ссылки: www.icao.int/usoap. |
| Доступность (1-3) | 3: ПКД каждого государства размещены на платформе OLF МНМ УППКБП. |
| Поставщик | Платформа OLF МНМ УППКБП. |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.2.1.04**

| | |
|----------------------|--|
| GASP-I.2.1.04 | <p align="center"><i>Процентное отношение выполненных планов корректирующих действий на государство (с использованием онлайн-платформы)</i></p> |
| Обоснование | <p>Связан с задачей 2.1 "Всем государствам улучшить свой показатель эффективности реализации (EI) критических элементов (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением полетов (с акцентом на приоритетных вопросах протокола (ВП) Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) следующим образом:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) к 2024 году – 75 %; b) к 2026 году – 85 %; c) к 2030 году – 95 %. |
| Ограничения | <ul style="list-style-type: none"> – Основное внимание в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов уделяется возможностям государств осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов посредством оценки степени эффективности и последовательности реализации КЭ системы контроля за обеспечением безопасности полетов, которая позволяет государствам обеспечивать внедрение связанных с безопасностью полетов Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), соответствующих процедур и инструктивных материалов. – Этот показатель определяет степень выполнения государствами планов корректирующих действий (ПКД), размещенных на онлайн-платформе механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (OLF МНМ УППКБП), однако не обязательно, чтобы эти ПКД были валидированы ИКАО в качестве приемлемых или неприемлемых. – В зависимости от времени, прошедшего с момента последней проверки УППКБП и обновления показателя EI конкретного государства, этот показатель может не отражать фактических возможностей этого государства по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов. – Переход от использования перечня ВП издания 2017 г. к перечню ВП издания 2020 г. окажет влияние на значения EI всех осуществляемых в рамках УППКБП мероприятий, проводимых государствами и региональными организациями, информация о которых размещена на онлайн-платформе (OLF) механизма непрерывного мониторинга (МНМ). |
| Определение терминов | <ul style="list-style-type: none"> – МНМ УППКБП: механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов. <p>В соответствии с <i>Руководством по механизму непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i> (Doc 9735) ИКАО, используя вопросы протокола (ВП), осуществляет деятельность по реализации МНМ УППКБП, цель которой заключается в определении возможностей государств по осуществлению контроля за обеспечением</p> |

| | |
|-------------------|--|
| GASP-I.2.1.04 | <p style="text-align: center;"><i>Процентное отношение выполненных планов корректирующих действий на государство (с использованием онлайн-платформы)</i></p> |
| | <p>безопасности полетов путем оценки показателей эффективной реализации восьми КЭ в восьми областях проверок (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 аэродромное обслуживание и наземные средства (AGA)).</p> <p>Общий показатель EI для государства определяется по следующей формуле:</p> $EI (\%) = \frac{\text{Количество ВП, в отношении которых сделаны удовлетворительные выводы}}{\text{Общее количество применимых ВП}} \times 100.$ <ul style="list-style-type: none"> – План корректирующих действий (ПКД). План действий, направленных на устранение причин недостатков или реализацию выводов. Если ИКАО в рамках деятельности по реализации МНМ УППКБП принимает решение об изменении статуса сделанного в отношении ВП вывода на неудовлетворительный, это государство должно разработать ПКД. Государство разрабатывает приемлемый ПКД и представляет его в ИКАО посредством использования платформы OLF МНМ УППКБП. |
| Метод расчета | <p>Показатель для государства $n = 100 \cdot N/D$, где:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) N – количество размещенных государством n на платформе OLF ПКД, классифицированных как "завершенные"; b) D – количество ВП государства n, в отношении которых сделаны неудовлетворительные выводы. |
| Массивы данных | <ul style="list-style-type: none"> – ВП МНМ УППКБП и EI. – Результаты проверок, проводившихся в государствах, регистрируются на веб-сайте платформы OLF МНМ УППКБП с использованием следующей ссылки: www.icao.int/usoap. |
| Доступность (1-3) | 3: ПКД для каждого государства с указанием их статуса размещены на платформе OLF МНМ УППКБП. |
| Поставщик | OLF МНМ УППКБП. |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.3.1.01**

| | |
|----------------------|--|
| <i>GASP-I.3.1.01</i> | <i>Число государств, реализовавших вопросы протокола основы ГосПБП</i> |
| Обоснование | <ul style="list-style-type: none"> – Связан с задачей 3.1 "К 2023 году всем государствам создать основу государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП). – Этот показатель будет использоваться для стимулирования государств предпринимать необходимые меры по достижению целей и задач ГПБП. |
| Ограничения | <p>Этот показатель основан на результатах мероприятий, проведенных в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), которые могут устареть и не отражать реального положения дел в части, касающейся реализации ГосПБП. Кроме того, он зависит от самостоятельного представления государствами через онлайн-платформу (OLF) информации о завершении выполнения соответствующих планов корректирующих действий, касающихся вопросов протокола, в отношении которых на момент реализации мероприятий были сделаны неудовлетворительные выводы, поэтому даже в том случае, когда государство создало основу, но не разместило эту информацию на платформе OLF, этот показатель будет считаться отрицательным.</p> |
| Определение терминов | <ul style="list-style-type: none"> – Термин "основа ГосПБП" относится к группе вопросов протокола (ВП) УППКБП, призванных оказать помощь государствам в создании прочной основы системы контроля за обеспечением безопасности полетов в целях внедрения ГосПБП. Они именуется "ВП основы ГосПБП". <p>Информацию о полном перечне ВП, касающихся основы ГосПБП, можно получить, используя предусмотренный для основы ГосПБП инструментарий, доступ к которому обеспечивается через Комплексную систему анализа и представления данных о тенденциях в области безопасности полетов (iSTARS) на веб-сайте www.icao.int/safety/iStars</p> <ul style="list-style-type: none"> – В рамках системы iSTARS "показатель, характеризующий основу ГосПБП" определяется в виде процентного отношения ВП, валидированных в ходе реализации УППКБП, и/или данных о ВП, информация о завершении рассмотрения которых в ходе выполнения плана корректирующих действий размещена на платформе OLF МНМ УППКБП. |
| Метод расчета | Общее количество государств, рассматриваемых в качестве достигших 100-процентного сводного показателя основ ГосПБП (см. инструментарий, касающийся основ ГосПБП в системе iSTARS). |
| Массивы данных | <ul style="list-style-type: none"> – Перечень ВП, касающихся основ ГосПБП, в отношении которых в ходе предыдущей проверки в рамках УППКБП были сделаны удовлетворительные выводы. – Согласно информации, размещенной на платформе OLF, перечень государств, которые полностью (на 100 %) выполнили планы корректирующих действий, касающиеся ВП, связанных с основами ГосПБП, в отношении которых в ходе предыдущей проверки в рамках УППКБП были сделаны неудовлетворительные выводы. |

| | |
|----------------------|--|
| <i>GASP-I.3.1.01</i> | <i>Число государств, реализовавших вопросы протокола основы ГосПБП</i> |
| Доступность (1-3) | 3. |
| Поставщик | OLF МНМ УППКБП. |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.3.1.02**

| | |
|----------------------|---|
| GASP-I.3.1.02 | <i>Процентное отношение требуемых планов корректирующих действий, касающихся вопросов протокола основы Государственной программы по безопасности полетов, представленных государствами (с использованием онлайн-платформы)</i> |
| Обоснование | Связан с задачей 3.1 "К 2023 году всем государствам создать основу государственного плана по безопасности полетов (ГосПБП)" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) . |
| Ограничения | <ul style="list-style-type: none"> – Этот показатель основан на самоотчетности государств посредством онлайн-платформы (OLF) и предоставлении соответствующих планов корректирующих действий, касающихся вопросов протокола (ВП), в отношении которых на момент проведения мероприятия были сделаны неудовлетворительные выводы, поэтому даже в том случае, когда государство создало основу, но не разместило эту информацию на платформе OLF, данный показатель будет считаться отрицательным. – Наконец, данный показатель отражает факт представления планов корректирующих действий (ПКД), а не реализации ПКД, поэтому неясно, каким образом мониторинг этого показателя внесет вклад в достижение цели ГПБП. |
| Определение терминов | <ul style="list-style-type: none"> – Термин "основа ГосПБП" относится к ряду ВП Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), призванных оказать помощь государствам в создании прочной основы системы контроля за обеспечением безопасности полетов в целях внедрения ГосПБП. Эти вопросы протокола называются "ВП основы ГосПБП". – План корректирующих действий (ПКД): план, подлежащий подготовке государством для рассмотрения конкретных ВП, в отношении которых были сделаны неудовлетворительные выводы. Этот план может предусматривать реализацию отдельных этапов. – Представленный ПКД является ПКД, подготовленным государством, размещенным на платформе OLF и фактически "представленным" в ИКАО путем нажатия на кнопку "представление данных". |
| Метод расчета | <p>Показатель = $100 * N/D$, где:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) <i>N</i> – общее количество ВП основы ГосПБП, в отношении которых (первоначально) были сделаны неудовлетворительные выводы и государствами представлены ПКД ; b) <i>D</i> – общее количество ВП основы ГосПБП по всем государствам, в отношении которых были сделаны неееудовлетворительные выводы. |
| Массивы данных | <ul style="list-style-type: none"> – Результаты проведенных мероприятий в рамках МНМ УППКБП и перечень ВП основы ГосПБП. – Перечень разработанных и представленных в ИКАО ПКД, касающихся ВП, в отношении которых были сделаны неудовлетворительные выводы. |

| | |
|-------------------|--|
| GASP-I.3.1.02 | <i>Процентное отношение требуемых планов корректирующих действий, касающихся вопросов протокола основы Государственной программы по безопасности полетов, представленных государствами (с использованием онлайн-платформы)</i> |
| Доступность (1-3) | 3: уже имеется на платформе OLF и iSTARS. |
| Поставщик | – OLF МНМ УППКБП. – Приложение "SSP Foundation" iSTARS. |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.3.1.03**

| | |
|----------------------|---|
| GASP-I.3.1.03 | <p align="center"><i>Процентное отношение требуемых планов корректирующих действий, касающихся вопросов протокола основы государственной программы по безопасности полетов, представленных государствами (с использованием онлайн-платформы)</i></p> |
| Обоснование | <p>Связан с целью 3.1 "К 2023 году всем государствам создать основу государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП)" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП).</p> |
| Ограничения | <p>Этот показатель основан на самоотчетности государств посредством онлайн-платформы (OLF) и представлении соответствующих планов корректирующих действий, касающихся вопросов протокола (ВП), в отношении которых на момент проведения мероприятия были сделаны неудовлетворительные выводы, поэтому даже в том случае, когда государство создало основу, но не разместило эту информацию на платформе OLF, данный показатель будет считаться отрицательным.</p> <p>Поскольку данные представляются самостоятельно, они не валидируются ИКАО и могут не отражать фактического статуса реализации ВП в государстве.</p> |
| Определение терминов | <ul style="list-style-type: none"> – Термин "основа ГосПБП" относится к ряду ВП Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), призванных оказать помощь государствам в создании прочной основы системы контроля за обеспечением безопасности полетов в целях внедрения ГосПБП. Эти вопросы протокола называются "ВП основы ГосПБП". – План корректирующих действий (ПКД): план, подлежащий подготовке государством для рассмотрения конкретных ВП, в отношении которых были сделаны неудовлетворительные выводы. Этот план может предусматривать реализацию отдельных этапов. – Представленный ПКД является ПКД, подготовленным государством, размещенным на платформе OLF и фактически "представленным" в ИКАО путем нажатия на кнопку "представление данных". – Выполненный ПКД характеризует статус представленного ПКД, информацию о котором государство разместило на платформе OLF после его фактического выполнения; государство должно представить информацию о полном (100 %) выполнении всех этапов. |
| Метод расчета | <p>Показатель для государства $n = 100 * N/D$, где:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) N – общее количество ВП основы ГосПБП, в отношении которых были сделаны неудовлетворительные выводы, представлен ПКД, и государство n сообщило о его полном (100 %) выполнении; b) D – общее количество ВП основы ГосПБП в государстве n, в отношении которых был сделан неудовлетворительный вывод. |

| | |
|-------------------|---|
| GASP-I.3.1.03 | <i>Процентное отношение требуемых планов корректирующих действий, касающихся вопросов протокола основы государственной программы по безопасности полетов, представленных государствами (с использованием онлайн-платформы)</i> |
| Массивы данных | <ul style="list-style-type: none">– Результаты реализации механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП и перечень ВП основы ГосПБП.– Перечень разработанных и представленных в ИКАО ПКД, касающихся ВП, в отношении которых были сделаны неудовлетворительные выводы. |
| Доступность (1-3) | 3: уже имеется на платформе OLF и в iSTARS. |
| Поставщик | <ul style="list-style-type: none">– OLF МНМ УППКБП.– Приложение "SSP Foundation" iSTARS. |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.3.2.01**

| <i>GASP-I.3.2.01</i> | <i>Число государств, опубликовавших свои НПБП</i> |
|----------------------|---|
| Обоснование | <p>Связан с задачей 3.2 "К 2024 году всем государствам опубликовать национальный план обеспечения безопасности полетов (НПБП)" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП).</p> <p>Резолюция Ассамблеи А41-6 "Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации" призывает все государства разрабатывать и осуществлять национальные планы обеспечения безопасности полетов в соответствии с целями, задачами и глобальными категориями событий повышенного риска (G-HRC) ГПБП.</p> <p>НПБП являются средством демонстрации приверженности делу реализации мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности полетов в государстве.</p> |
| Ограничения | Информация, касающаяся НПБП, направляется государствами в ИКАО на добровольной основе. Поэтому первичным источником информации должны быть региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG), однако на уровне RASG отсутствует база данных или программа сбора информации. |
| Определение терминов | НПБП: национальный план обеспечения безопасности полетов. НПБП определяет стратегическое направление деятельности в области обеспечения безопасности полетов на национальном уровне в течение установленного периода времени (например, в течение последующих пяти лет). Для всех заинтересованных сторон он определяет области, в которые ведомства гражданской авиации (ВГА) и другие организации, участвующие в деятельности по обеспечению безопасности полетов, должны направлять ресурсы в предстоящие годы. НПБП должен разрабатываться в соответствии с ГПБП и региональным планом обеспечения безопасности полетов, однако при этом основное внимание должно уделяться национальным проблемам в области безопасности полетов, включая вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC). Национальные инициативы по повышению уровня безопасности полетов (SEI) должны основываться на самооценке, выполненной государством. |
| Метод расчета | Количество государств, которые в течение рассматриваемого года уведомили свои RASG о наличии у них НПБП и/или обеспечили широкую доступность своих НПБП. |
| Массивы данных | <ul style="list-style-type: none"> – Документация совещаний RASG (доклады, рабочие документы и информационные документы). – Перечень НПБП, размещенный на общедоступном веб-сайте ГПБП по адресу: www.icao.int/nasplibrary. |
| Доступность (1-3) | 2: поступающая от государств информация, касающаяся НПБП, должна систематически включаться в повестки дня совещаний RASG. |
| Поставщик | Группы RASG. |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.3.3.01**

| | |
|----------------------|--|
| GASP-I.3.3.01 | <i>Число государств, имеющих действующую государственную программу по безопасности полетов (ГосПБП)</i> |
| Обоснование | <p>Связан с задачей 3.3 "Всеим государствам стремиться к внедрению эффективной государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП)" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) в следующие сроки:</p> <p>а) к 2025 году – реализуется¹;</p> <p>б) к 2028 году – реализуется и эффективна.</p> |
| Ограничения | <ul style="list-style-type: none"> – При выполнении оценки реализации (IA) ГосПБП в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) основное уделяется возможностям государств осуществлять и поддерживать эффективную ГосПБП посредством оценки вопросов протокола (ВП) ГосПБП. – Пока результаты реализации SSPIA широко не доступны, и пока не все государства реализуют SSPIA. – Корректировка частоты проверок в рамках УППКБП реализации SSPIA не обязательно позволяет получить информацию о фактическом уровне зрелости ГосПБП государства. – SSPIA позволяют получить информацию об уровнях внедрения по каждому ВП, но не сводный показатель для всех областей в государстве. – Значения этого показателя, полученные в результате самооценки и реализации SSPIA, могут существенно отличаться. – Не исключена вероятность того, что в некоторых государствах самооценка или SSPIA не проводятся. |
| Определение терминов | <p>Термин "реализуется" основан на уровнях зрелости, определенных в рамках реализации SSPIA.</p> <p>Для проведения оценки определены пять уровней зрелости, а в отношении каждого ВП разработаны критерии применительно к уровням 2 и 3. В число пяти определяющих уровней зрелости входят:</p> <p>0: не реализуется и реализация не планируется;</p> <p>1: не реализуется, но работы над ней ведутся;</p> <p>2: реализуется;</p> <p>3: действует и эффективна;</p> <p>4: реализуется, эффективна на протяжении ряда лет и продолжает совершенствоваться.</p> |

1. Термины "реализуется" и "реализуется и эффективна" основаны на уровнях зрелости, определенных в рамках SSPIA ИКАО.

| | |
|----------------------|--|
| <i>GASP-I.3.3.01</i> | <i>Число государств, имеющих действующую государственную программу по безопасности полетов (ГосПБП)</i> |
| Метод расчета | Подсчитать количество государств, в которых по оценке ИКАО все ВП SSPIA классифицированы как соответствующие по крайней мере уровню 2 – <i>реализуется</i> или, по самооценке государства, по крайней мере соответствующая уровню 2 – <i>реализуется</i> . |
| Массивы данных | <ul style="list-style-type: none">– Результаты проведения SSPIA, полученные в рамках реализации механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП.– Результаты самооценки проведения SSPIA МНМ УППКБП. |
| Доступность (1-3) | 3. |
| Поставщик | Онлайн-платформа (OLF) МНМ УППКБП. |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.3.3.02**

| | |
|----------------------|--|
| GASP-I.3.3.02 | <p align="center"><i>Число государств, имеющих действующую и эффективную государственную программу по безопасности полетов (ГосПБП)</i></p> |
| Обоснование | <p>Связан с задачей 3.3 "Всем государствам стремиться к внедрению эффективной государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП)" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) в следующие сроки:</p> <p>a) к 2025 году – реализуется;</p> <p>b) к 2028 году – реализуется и эффективна².</p> |
| Ограничения | <ul style="list-style-type: none"> – При выполнении оценки реализации (IA) ГосПБП в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) основное внимание уделяется возможностям государств осуществлять и поддерживать эффективную ГосПБП посредством оценки вопросов протокола (ВП) ГосПБП. – Пока результаты реализации SSPIA широко не доступны и пока не все государства реализуют SSPIA. – Корректировка частоты проверок в рамках УППКБП реализации SSPIA не обязательно позволяет получить информацию о фактическом уровне зрелости ГосПБП государства. – SSPIA позволяют получить информацию об уровнях внедрения по каждому ВП, но не сводный показатель для всех областей в государстве. – Значения этого показателя, полученные в результате самооценки и реализации SSPIA, могут существенно отличаться. – Не исключена вероятность того, что в некоторых государствах самооценка или SSPIA не проводятся. |
| Определение терминов | <p>Термин "реализуется" основан на уровнях зрелости, определенных в рамках реализации SSPIA.</p> <p>Для проведения оценки определены пять уровней зрелости, а в отношении каждого ВП разработаны критерии применительно к уровням 2 и 3. В число пяти определяющих уровней зрелости входят:</p> <p>0: не реализуется и реализация не планируется;</p> <p>1: не реализуется, но работы над ней ведутся;</p> <p>2: реализуется;</p> <p>3: реализуется и эффективна;</p> <p>4: реализуется, эффективна на протяжении ряда лет и продолжает совершенствоваться.</p> |

2. Термины "реализуется" и "реализуется и эффективна" основаны на уровнях зрелости, определенных в рамках SSPIA ИКАО.

| | |
|-------------------|--|
| GASP-I.3.3.02 | <i>Число государств, имеющих действующую и эффективную государственную программу по безопасности полетов (ГосПБП)</i> |
| Метод расчета | Подсчитать количество государств, в которых, по оценке ИКАО, все ВП SSPIA классифицированы как соответствующие по крайней мере уровню 3 – <i>реализуется и эффективна</i> или по, самооценке государства, – по крайней мере соответствующая уровню 3 – <i>реализуется и эффективна</i> . |
| Массивы данных | <ul style="list-style-type: none">– Результаты проведения SSPIA, полученные в ходе реализации механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП.– Результаты самооценки SSPIA МНМ УППКБП. |
| Доступность (1-3) | 3. |
| Поставщик | Онлайн-платформа (OLF) МНМ УППКБП. |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.3.3.03**

| | |
|----------------------|---|
| GASP-I.3.3.03 | <p align="center"><i>Число государств, которым необходимо внедрение системы управления безопасностью полетов (СУБП) соответствующими поставщиками обслуживания, находящимися в их ведении</i></p> |
| Обоснование | <p>Связан с задачей 3.3 "Все государства стремятся к внедрению эффективной государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП)" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) в следующие сроки:</p> <p>а) к 2025 году – реализуется;</p> <p>б) к 2028 году – реализуется и эффективна.</p> <p>В соответствии с п. 3.3.2.1 Приложения 19 "Управление безопасностью полетов" государства требуют внедрения СУБП находящимися под их контролем поставщиками обслуживания.</p> |
| Ограничения | <p>Вопросы протокола (ВП), касающиеся оценки внедрения (IA) ГосПБП, затрагивают нормативные требования, публикуемые государствами для поставщиков обслуживания в целях внедрения СУБП, приемлемой для государства.</p> <p>Этот показатель не учитывает наличия возможных региональных организаций, созданных на основе общего свода правил, предусматривающих конкретные процедуры координации, применимые к уведомлению о различиях.</p> |
| Определение терминов | <p>– К числу поставщиков обслуживания, которым в соответствии с Приложением 19 необходимо внедрить СУБП, относятся:</p> <p>а) утвержденные согласно Приложению 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" учебные организации, подверженные воздействию рисков для безопасности полетов, связанных с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления ими своих услуг;</p> <p>б) эксплуатанты самолетов или вертолетов, имеющие разрешение на выполнение международных коммерческих авиаперевозок согласно соответственно части I "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты" или раздела II части III "Международные полеты. Вертолеты" Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов";</p> <p>с) утвержденные организации по техническому обслуживанию, предоставляющие услуги эксплуатантам самолетов или вертолетов, выполняющим международные коммерческие перевозки согласно соответственно части I или разделу II части III Приложения 6;</p> <p>д) организации, ответственные за конструкцию типа или изготовление воздушных судов, двигателей или воздушных винтов согласно Приложению 8 "Летная годность воздушных судов";</p> |

| | |
|-------------------|---|
| GASP-I.3.3.03 | <p style="text-align: center;"><i>Число государств, которым необходимо внедрение системы управления безопасностью полетов (СУБП) соответствующими поставщиками обслуживания, находящимися в их ведении</i></p> |
| | <ul style="list-style-type: none"> e) поставщики обслуживания воздушного движения (ОВД) согласно Приложению 11 "Обслуживание воздушного движения"; f) эксплуатанты сертифицированных аэродромов согласно тому I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" Приложения 14 "Аэродромы". <ul style="list-style-type: none"> – SSPIA: мероприятия по оценке выполнения государственной программы по безопасности полетов. – К числу ВП SSPIA, касающихся нормативных требований в отношении СУБП, относятся ВП с номерами: SSP.OPS.01, SSP.AIR.01, SSP.PEL.01, SSP.ANS.01 и SSP.AGA.01. |
| Метод расчета | <ul style="list-style-type: none"> – Количество государств, которые в контрольном перечне соблюдения положений (КПСП) Стандарта 3.3.2.1 Приложения 19, предусмотренном электронной системой представления информации о различиях (EFOD), сообщили о том, что: <ul style="list-style-type: none"> a) различие отсутствует; b) различие заключается в том, что национальные правила являются более жесткими или превышают требования SARPS (категория А); или c) различие заключается в том, что национальные правила отличаются по своему характеру или соблюдение обеспечивается другими средствами (категория В). |
| Массивы данных | <p>Онлайн-платформа механизма непрерывного мониторинга Универсальной программы ИКАО проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (OLF МНМ УППКБП) – модуль КПСП(СС)/EFOD.</p> |
| Доступность (1-3) | 3. |
| Поставщик | Модуль КПСП(СС)/EFOD государства. |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.4.1.01**

| | |
|----------------------|--|
| GASP-I.4.1.01 | <p align="center"><i>Число государств, находящихся в активных поисках содействия путем использования регионального механизма контроля за безопасностью полетов либо признанных ИКАО функций другого государства или другой организации по контролю за безопасностью полетов</i></p> |
| Обоснование | <p>Связан с задачей 4.1 "К 2023 году государствам, которые не способны достигнуть целей 2 и 3 ГПБП, изыскать источники помощи в укреплении их потенциала по контролю за обеспечением безопасности полетов или реализацией государственного плана по безопасности полетов (ГосПБП)" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП).</p> <p>Этот показатель обеспечивает предоставление информации об уровне запросов на оказание помощи, направленных государствами ИКАО региональным организациям по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), региональным организациям по расследованию авиационных происшествий (RAIO) или другим государствам.</p> |
| Ограничения | <p>Различные RSOO, RAIO или государства могут по-разному интерпретировать термин "помощь".</p> <p>Источником данных для этого показателя является информация, обмен которой происходит в ходе совещаний PIRG/RASG. Повестка дня совещаний PIRG/RASG не обязательно должна предусматривать систематическое обновление информации о запросах государств на оказание помощи.</p> <p>Вполне возможно, что у региональных организаций/RSOO имеются нормативные положения, определяющие конкретные условия, регламентирующие запрос на предоставление/оказание помощи. Наличие таких положений может оказать негативное влияние на этот показатель.</p> |
| Определение терминов | <ul style="list-style-type: none"> – RSOO: региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов. – RAIO: региональная организация по расследованию авиационных происшествий и инцидентов. – В число функций, признанных ИКАО, входят: <ul style="list-style-type: none"> a) функции контроля за обеспечением безопасности полетов; b) функции управления безопасностью полетов (характерные для государства); c) функции расследования авиационных происшествий в рамках глобальной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS); – EI: показатель эффективной реализации. – К числу государств, которые не рассчитывают на достижение целей 2 и 3 ГПБП, относятся государства, глобальный показатель эффективной реализации (EI) которых составляет <75 % или общий показатель, характеризующий основу ГосПБП, составляет <90 %. |

| | |
|-------------------|--|
| GASP-I.4.1.01 | <p style="text-align: center;"><i>Число государств, находящихся в активных поисках содействия путем использования регионального механизма контроля за безопасностью полетов либо признанных ИКАО функций другого государства или другой организации по контролю за безопасностью полетов</i></p> |
| Метод расчета | <p>Показатель = $100 \cdot N1/N2$, где:</p> <p>a) <i>N1</i> – число государств, которые не рассчитывают на достижение целей 2 и 3 ГПБП и которые сообщили своим RASG или региональным бюро ИКАО о том, что они заинтересованы в получении помощи в целях укрепления своих возможностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов;</p> <p>b) <i>N2</i> – число государств, которые не рассчитывают на достижение целей 2 и 3 ГПБП.</p> |
| Массивы данных | <p>Документация совещаний групп RASG/база данных Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА), касающихся реализации целей в области обеспечения безопасности полетов для государств региона Африки-Индийского океана (в стадии разработки).</p> |
| Доступность (1-3) | 3. |
| Поставщик | Группы RASG. |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.4.1.02**

| | |
|----------------------|---|
| GASP-I.4.1.02 | <i>Число государств, которые представили в региональное бюро ИКАО проекты своих национальных планов по обеспечению безопасности полетов (НПБП)</i> |
| Обоснование | <p>Связан с задачей 4.1 "К 2023 году государствам, которые не способны достигнуть целей 2 и 3 ГПБП, изыскать источники помощи в укреплении их потенциала по контролю за обеспечением безопасности полетов или реализацией государственного плана по безопасности полетов (ГосПБП)" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП).</p> <p>В увязке с показателем GASP.I.3.2.01 – число государств, опубликовавших свои НПБП.</p> |
| Ограничения | <p>Источником данных для этого показателя является информация, обмен которой осуществляется в ходе совещаний групп PIRG и RASG. Однако повестка дня этих совещаний может не предусматривать систематического обновления информации о разработке и публикации НПБП всех государств.</p> |
| Определение терминов | <ul style="list-style-type: none"> – НПБП: национальный план обеспечения безопасности полетов. – В <i>Руководстве по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов</i> (Дос 10131) содержится предназначенный для регионов и государств подробный инструктивный материал по разработке региональных планов обеспечения безопасности полетов (РПБП) и НПБП соответственно, а также типовые формы этих планов и контрольные перечни проверки их полноты в соответствии с ГПБП. |
| Метод расчета | <p>Число государств, которые пока не опубликовали свои НПБП, но представили проект НПБП своему аккредитованному региональному бюро ИКАО.</p> |
| Массивы данных | <ul style="list-style-type: none"> – Документация совещаний групп RASG. – НПБП размещены на общедоступном веб-сайте ГПБП www.icao.int/nasplibrary |
| Доступность (1-3) | 1. |
| Поставщик | Государство. |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.4.1.03**

| | |
|----------------------|--|
| <i>GASP-I.4.1.03</i> | <i>Число государств, зарегистрированных в онлайн-сообществе НПБП</i> |
| Обоснование | Связан с задачей 4.1 "К 2023 году государствам, которые не способны достигнуть целей 2 и 3 ГПБП, изыскать источники помощи в укреплении их потенциала по контролю за обеспечением безопасности полетов или реализацией государственного плана по безопасности полетов (ГосПБП)" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП). |
| Ограничения | Количество участников онлайн-сообщества ГПБП может не отражать фактического уровня сотрудничества. |
| Определение терминов | Онлайн-сообщество НПБП представляет собой форум для государств, региональных организаций и других заинтересованных сторон, участвующих в разработке НПБП с целью получения доступа к ресурсам, обмена информацией и получения рекомендаций экспертов в рамках авиационного сообщества относительно разработки и внедрения НПБП. См.: https://www.icao.int/safety/GASP/Pages/nasp-community.aspx |
| Метод расчета | Подсчитать число государств, зарегистрированных в онлайн-сообществе НПБП. |
| Массивы данных | Защищенный веб-сайт онлайн-сообщества НПБП https://www.icao.int/safety/GASP/Pages/nasp-community.aspx |
| Доступность (1-3) | 3. |
| Поставщик | Защищенный веб-сайт онлайн-сообщества НПБП. |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.4.2.01**

| | |
|----------------------|--|
| <i>GASP-I.4.2.01</i> | <i>Число регионов, опубликовавших обновленный региональный план обеспечения безопасности полетов</i> |
| Обоснование | Связан с задачей 4.2 "К 2024 году всем регионам следует опубликовать обновленный региональный план обеспечения безопасности полетов (РПБП)" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП). |
| Ограничения | Отсутствуют. |
| Определение терминов | РПБП: региональный план обеспечения безопасности полетов. Роль групп RASG в рамках ГПБП предусматривает разработку, поддержку внедрения и мониторинг РПБП, отвечающего требованиям ГПБП. |
| Метод расчета | Число RASG, опубликовавших региональный план обеспечения безопасности полетов. |
| Массивы данных | – Документация совещаний RASG. – РПБП размещены на общедоступном сайте ГПБП по адресу: www.icao.int/rasp |
| Доступность (1-3) | 3. |
| Поставщик | Группы RASG. |

**Форма для определения показателя реализации ГПБП (GASP-I)
GASP-I.4.3.01**

| | |
|----------------------|--|
| <i>GASP-I.4.3.01</i> | <i>Число государств, зарегистрированных на защищенном портале по эксплуатационным рискам для безопасности полетов и возникающим проблемам</i> |
| Обоснование | Связан с задачей 4.3 "К 2025 году всем государствам следует делиться информацией об эксплуатационных рисках для безопасности полетов, включая показатели эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП), и возникающих проблемах со своими соответствующими региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG)" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП). |
| Ограничения | Зарегистрированные государства могут не делиться информацией по эксплуатационным рискам для безопасности полетов, включая SPI ГосПБП и возникающие проблемы. |
| Определение терминов | <i>Защищенный портал, содержащий информацию об эксплуатационных рисках для безопасности полетов и возникающих проблемах, размещен на защищенном сайте портала ИКАО в качестве составной части страниц "ICAO Reporting" (Отчетность ИКАО), по адресу: https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx.</i> |
| Метод расчета | <i>Число государств, зарегистрировавшихся на защищенном портале, содержащем информацию об эксплуатационных рисках для безопасности полетов и возникающих проблемах.</i> |
| Массивы данных | Сайт защищенного портала ИКАО/отчетность ИКАО: https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx . |
| Доступность (1-3) | 3. |
| Поставщик | Государства, ИКАО. |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.4.3.02**

| | |
|----------------------|--|
| GASP-I.4.3.02 | <p align="center"><i>Число государств, представляющих свои показатели эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) Государственной программы по безопасности полетов соответствующим региональным группам по обеспечению безопасности полетов</i></p> |
| Обоснование | <p>Связан с задачей 4.3 "К 2025 году всем государствам следует делиться информацией об эксплуатационных рисках для безопасности полетов, включая показатели эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП), и возникающих проблемах со своими соответствующими региональными группами (RASG)" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП).</p> <p>Цель этого показателя заключается в поощрении государств к обмену информацией о рисках для безопасности полетов с Группами RASG. Возрастающая тенденция свидетельствует о расширении сотрудничества в рамках Групп RASG.</p> |
| Ограничения | <ul style="list-style-type: none"> – Повышение качества информации о рисках для безопасности полетов может не зависеть от тенденции изменения этого параметра. – Необходимо принять решение относительно определения базы данных или программы регистрации данных и информации. – Каждое государство может иметь свои собственные конкретные показатели для осуществления мониторинга за своими конкретными проблемами. Не факт, что обмен этой информацией обеспечит возможность проведения обзорного анализа уровня безопасности полетов в регионе. |
| Определение терминов | <p>Показатель эффективности обеспечения безопасности полетов: основанный на данных параметр, используемый для осуществления мониторинга и оценки эффективности обеспечения безопасности полетов.</p> <p>В число возникающих проблем входят концепции производства полетов, технологии, государственная политика, модели коммерческой деятельности или концепции, которые могут оказать влияние на безопасность полетов в будущем, в отношении которых отсутствует достаточный объем данных, необходимых для проведения типичного анализа, основанного на данных.</p> |
| Метод расчета | <p>Показатель = $N1+N2+N3+N4+N5$, где:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) $N1$ – число европейских (EUR) государств, которые в течение рассматриваемого года обменивались информацией о своих SPI ГосПБП с региональной группой экспертов по безопасности полетов (RESG (RASG-EUR)) Европейской группы планирования авиационных систем (EASPG); b) $N2$ – аналогичный показатель для государств региона Африки-Индийского океана (AFI), предназначенный для регионального плана обеспечения безопасности полетов (RASG-AFI); c) $N3$ – аналогичный показатель для государств региона Азии и Тихого океана (APAC), предназначенный для RASG-APAC; |

| | |
|-------------------|--|
| GASP-I.4.3.02 | <i>Число государств, представляющих свои показатели эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) Государственной программы по безопасности полетов соответствующим региональным группам по обеспечению безопасности полетов</i> |
| | d) <i>N4</i> – аналогичный показатель для государств региона Ближнего Востока (MID), предназначенный для RASG-MID; e) <i>N5</i> – аналогичный показатель для государств региона Северной Америки, Центральной Америки и Карибского региона (NACC) и Южной Америки (SAM), предназначенный для RASG-Pan America (PA). |
| Массивы данных | Документация Групп RASG. |
| Доступность (1-3) | 2. |
| Поставщик | Группы RASG. |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.4.3.03**

| | |
|----------------------|---|
| GASP-I.4.3.03 | <i>Число сообщений, полученных через защищенный портал по эксплуатационным рискам для безопасности полетов и возникающим проблемам</i> |
| Обоснование | Связан с задачей 4.3 "К 2025 году всем государствам следует делиться информацией об эксплуатационных рисках для безопасности полетов, включая показатели эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП), и возникающих проблемах со своими соответствующими региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG) Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП). |
| Ограничения | Потенциальное отсутствие у государств информации относительно порядка представления донесений. |
| Определение терминов | <i>Защищенный портал, содержащий информацию об эксплуатационных рисках для безопасности полетов и возникающих проблемах, размещен на защищенном сайте портала ИКАО в качестве составной части страниц "ICAO Reporting" (Отчетность ИКАО), по адресу: https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx.</i> |
| Метод расчета | Количество валидированных отчетов государств и региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), полученных через <i>защищенный портал по эксплуатационным рискам для безопасности полетов и возникающим проблемам</i> . |
| Массивы данных | <i>Защищенный портал по эксплуатационным рискам для безопасности полетов и возникающим проблемам ИКАО https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx.</i> |
| Доступность (1-3) | 3. |
| Поставщик | Государства и группы RSOO. |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.4.3.04**

| | |
|----------------------|--|
| GASP-I.4.3.04 | <i>Объем исследований/анализов, выполненных региональной группой по обеспечению безопасности полетов, на основании сообщений, полученных через защищенный портал по эксплуатационным рискам для безопасности полетов и возникающим проблемам</i> |
| Обоснование | Связан с задачей 4.3 "К 2025 году всем государствам следует делиться информацией об эксплуатационных рисках для безопасности полетов, включая показатели эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП), и возникающих проблемах со своими соответствующими региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG)" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП). |
| Ограничения | <ul style="list-style-type: none"> – Наличие ресурсов и экспертов в рамках RASG для оценки на постоянной основе отчетов и принятия решения относительно возможных действий. – Зависит от количества и качества отчетов, представленных для размещения на портале. |
| Определение терминов | <i>Защищенный портал, содержащий информацию об эксплуатационных рисках для безопасности полетов и возникающих проблемах, размещен на защищенном сайте портала ИКАО в качестве составной части страниц "ICAO Reporting" (Отчетность ИКАО), по адресу: https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx.</i> |
| Метод расчета | Подсчитать количество исследований/анализов, выполненных региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG) на основе донесений, полученных через <i>защищенный портал по эксплуатационным рискам для безопасности полетов и возникающим проблемам.</i> |
| Массивы данных | Документация совещаний Групп RASG. |
| Доступность (1-3) | 2. |
| Поставщик | Группы RASG. |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.4.3.05**

| | |
|----------------------|--|
| GASP-I.4.3.05 | <p align="center"><i>Процентное соотношение инициатив по улучшению обеспечения безопасности полетов, выполненных региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG) в рамках управления риском безопасности полетов</i></p> |
| Обоснование | <p>Связан с задачей 4.3 "К 2025 году всем государствам следует делиться информацией об эксплуатационных рисках для безопасности полетов, включая показатели эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП), и возникающих проблемах со своими соответствующими региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG)" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП).</p> |
| Ограничения | <p>Зависит от уровня зрелости ГосПБП государства/региональных различий механизма реализации новых инициатив по повышению безопасности полетов (SEI).</p> |
| Определение терминов | <p>Инициатива по повышению безопасности полетов (SEI): одно или несколько мероприятий по устранению или уменьшению эксплуатационных рисков для безопасности полетов или устранению выявленных проблем в области безопасности полетов.</p> |
| Метод расчета | <p>– Показатель = $\frac{n_1+n_2+n_3+\dots+n_{193}}{193 * \text{количество SEI}}$,</p> <p>где $n <i>$ – количество SEI, в отношении которых государство $<i>$ представило информацию о том, что они реализованы.</p> <p>– Показатель = $100 * N / D$, где:</p> <p>а) N – количество SEI, реализацию которых завершила RASG;</p> <p>б) D – общее количество SEI RASG.</p> <p>– Таким образом RASG формирует один показатель (пять показателей).</p> |
| Массивы данных | <ul style="list-style-type: none"> – Ежегодные оценки результатов реализации РПБП. – Ежегодные отчеты RASG по безопасности полетов. – Документация совещаний RASG. |
| Доступность (1-3) | 2. |
| Поставщик | Группы RASG. |

**Форма для определения показателя реализации ГПБП (GASP-I)
GASP-I.4.3.06**

| | |
|----------------------|--|
| <i>GASP-I.4.3.06</i> | <i>Число регионов, располагающих механизмом сбора и обработки данных об эксплуатационных рисках для безопасности полетов и возникающих проблемах</i> |
| Обоснование | Связан с задачей 4.3 "К 2025 году всем государствам следует делиться информацией об эксплуатационных рисках для безопасности полетов, включая показатели эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП), и возникающих проблемах со своими соответствующими региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG)" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП). |
| Ограничения | Механизм сбора данных требует наличия соответствующих людских ресурсов и средств. |
| Определение терминов | <i>Защищенный портал, содержащий информацию об эксплуатационных рисках для безопасности полетов и возникающих проблемах, размещен на защищенном сайте портала ИКАО в качестве составной части страниц "ICAO Reporting" (Отчетность ИКАО) по адресу: https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx.</i> |
| Метод расчета | Подсчитать количество RASG, у которых имеется механизм сбора и обработки данных об эксплуатационных рисках для безопасности полетов и возникающих проблемах. |
| Массивы данных | Документация совещаний групп RASG. |
| Доступность (1-3) | 2. |
| Поставщик | Группы RASG. |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.5.1.01**

| | |
|----------------------|---|
| GASP-I.5.1.01 | <i>Число поставщиков обслуживания, использующих глобально согласованные параметры для своих показателей эффективности обеспечения безопасности полетов</i> |
| Обоснование | <p>Связан с задачей 5.1 "Сохранять тенденцию к увеличению вклада отрасли в сети обмена информацией о безопасности полетов для оказания содействия государствам и регионам в разработке национальных планов обеспечения безопасности полетов (НПБП) и региональных планов обеспечения безопасности полетов (РПБП)" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП).</p> <p>Использование этих согласованных критериев упрощает управление риском для безопасности полетов на региональном и международном уровнях.</p> |
| Ограничения | <p>Каждому поставщику обслуживания следует иметь свои собственные конкретные показатели для осуществления мониторинга за своими конкретными проблемами. Использование согласованных на глобальном уровне критериев не обязательно будет оказывать поддержку поставщикам обслуживания в управлении безопасностью полетов, поскольку они могут не обеспечивать им возможность осуществлять мониторинг за конкретными рисками и проблемами в области безопасности полетов.</p> <p>Показатель эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) основывается на наличии данных, предоставляемых различными отраслевыми организациями.</p> |
| Определение терминов | <ul style="list-style-type: none"> – Термин "согласованные на глобальном уровне критерии SPI" относится к использованию согласованных на глобальном уровне критериев для разработки и мониторинга SPI поставщиков обслуживания. – В контексте ГПБП термин "отрасль" относится к таким поставщикам обслуживания, как эксплуатанты воздушных судов; утвержденные организации по техническому обслуживанию; организации, ответственные за конструкцию типа или изготовление воздушных судов, двигателей или воздушных винтов; утвержденные учебные организации; поставщики воздушного движения (ОВД); эксплуатанты аэродромов, а также неправительственные организации (например, международные организации) и другие организации, являющиеся, в соответствующих случаях, составной частью авиационной отрасли. – Некоторые показатели определены на веб-сайте: www.icao.int/safety/Pages/Indicator-Catalogue.aspx. |
| Метод расчета | Подсчитать количество поставщиков обслуживания в государствах, использующих для определения своих SPI критерии, согласованные на глобальном уровне. |
| Массивы данных | <ul style="list-style-type: none"> – Признанные ИКАО отраслевые программы (представленные в ГПБП). – Документация совещаний групп RASG (рабочие документы, доклады). – Ежегодные доклады о состоянии безопасности полетов. – В дополнение к вышеуказанному государства могут представить иные данные. |

| | |
|----------------------|--|
| <i>GASP-I.5.1.01</i> | <i>Число поставщиков обслуживания, использующих глобально согласованные параметры для своих показателей эффективности обеспечения безопасности полетов</i> |
| Доступность (1-3) | 1. |
| Поставщик | Отрасль, международные организации. |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.5.1.02**

| | |
|----------------------|--|
| GASP-I.5.1.02 | <p align="center"><i>Процентное отношение поставщиков обслуживания, участвующих в соответствующих признанных ИКАО отраслевых программах оценок</i></p> |
| Обоснование | <p>Связан с задачей 5.1 "Сохранять тенденцию к увеличению вклада отрасли в сети обмена информацией о безопасности полетов для оказания содействия государствам и регионам в разработке национальных программ обеспечения безопасности полетов (НПБП) и региональных планов обеспечения безопасности полетов (РПБП)" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП).</p> <p>Несмотря на то что такие программы нельзя рассматривать в качестве замены осуществлению государствами контроля за обеспечением безопасности полетов, ИКАО признает полезные результаты реализации этих программ, которые оказывают положительное влияние на безопасность операций, выполняемых поставщиками обслуживания.</p> |
| Ограничения | <p>Необходимо принять решение относительно определения базы данных или программы сбора информации. Не исключена вероятность того, что отраслевые организации не смогут отслеживать членскую базу.</p> |
| Определение терминов | <p>Перечень отраслевых программ оценки, признанных ИКАО:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Программа Международного совета аэропортов (МСА) "Обеспечение соответствия аэропорта высоким стандартам в области обеспечения безопасности полетов (АРЕХ)". – Программа Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) "Оценка систем управления безопасностью полетов на соответствие высоким стандартам (СУБП SoE)". – Программа Фонда безопасности полетов (ФБП) "Базовый стандарт оценки степени риска для авиации (BARS)". – Программа проверок эксплуатационной безопасности (IOSA) Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА). – Программа Международного совета деловой авиации (МСДА) "Международный стандарт производства полетов воздушными судами деловой авиации" (IS-BAO). |
| Метод расчета | <p>Показатель = $\frac{N1 + N2 + N3 + N4 + N5}{N}$; для выполнения расчета по этой формуле отраслевые международные организации ежегодно предоставляют Группам RASG или ИКАО следующие данные:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) N – количество поставщиков обслуживания; b) $N1$ – количество членов МСА, реализующих программу АРЕХ; c) $N2$ – количество членов КАНСО, реализующих СУБП SoE КАНСО; d) $N3$ – количество членов ФБП, реализующих программу BARS; |

| | |
|-------------------|---|
| GASP-I.5.1.02 | <i>Процентное отношение поставщиков обслуживания, участвующих в соответствующих признанных ИКАО отраслевых программах оценок</i> |
| | <p>e) N4 – количество членов ИАТА, реализующих программу IOSA;</p> <p>f) N5 – количество членов МСДА, реализующих программу IS-BAO.</p> |
| Массивы данных | <ul style="list-style-type: none"> – Документация совещаний Групп RASG (доклады, рабочие документы и информационные документы). – Информация МСА, КАНСО, ФБП, ИАТА и МСДА относительно участия членов этих организаций в отраслевых программах оценки должна на систематической основе включаться в повестки дня совещаний Групп RASG. – Вопросники SAAQ (Вопросник об авиационной деятельности государства) для определения количества поставщиков обслуживания (OLF МНМ УППКБП). |
| Доступность (1-3) | 2. |
| Поставщик | Отрасль, международные организации, группы RASG. |

**Форма для определения показателя реализации ГПБП (GASP-I)
GASP-I.5.1.03**

| | |
|----------------------|--|
| GASP-I.5.1.03 | <p align="center"><i>Число государств и регионов, сообщающих о растущем и улучшающемся предоставлении информации о безопасности полетов отрасли для оказания помощи в разработке национальных планов обеспечения безопасности полетов (НПБП) и региональных планов обеспечения безопасности полетов (РПБП)</i></p> |
| Обоснование | <p>Связан с задачей 5.1 "Сохранять тенденцию к увеличению вклада отрасли в сети обмена информацией о безопасности полетов для оказания содействия государствам и регионам в разработке национальных программ обеспечения безопасности полетов (НПБП) и региональных планов обеспечения безопасности полетов (РПБП)" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП).</p> |
| Ограничения | <ul style="list-style-type: none"> – Недостаточное количество данных, касающихся уровня предоставления отрасли государствам информации о безопасности полетов. – Масштабы разработки НПБП государствами уже определяются показателем GASP.I.3.2.01, а в <i>Руководстве по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов</i> (Дос 10131) говорится о том, что процесс разработки НПБП обуславливает необходимость участия всех заинтересованных сторон в рамках государства (например, ведомств гражданской авиации, поставщиков обслуживания и т. д.). – Потенциально зависит от добровольного представления информации. |
| Определение терминов | <p><i>Руководство по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов</i> (Дос 10131).</p> |
| Метод расчета | <p>Количество государств/регионов, предоставляющих информацию о сотрудничестве с отраслью в целях оказания помощи в разработке НПБП и РПБП.</p> |
| Массивы данных | <ul style="list-style-type: none"> – НПБП/РПБП. – Результаты инспекционных проверок/информация ИКАО. |
| Доступность (1-3) | <p>2.</p> |
| Поставщик | <p>Государства/регионы.</p> |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.5.1.04**

| | |
|----------------------|---|
| <i>GASP-I.5.1.04</i> | <i>Число региональных планов обеспечения безопасности полетов (РПБП), разработанных с консультационной помощью отрасли</i> |
| Обоснование | Связан с задачей 5.1 "Сохранять тенденцию к увеличению вклада отрасли в сети обмена информацией о безопасности полетов для оказания содействия государствам и регионам в разработке национальных программ обеспечения безопасности полетов (НПБП) и региональных планов обеспечения безопасности полетов (РПБП)" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП). |
| Ограничения | В <i>Руководстве по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов</i> (Дос 10131) уже содержатся положения о том, что процесс разработки РПБП должен предусматривать проведение консультаций с государствами, отраслью и другими заинтересованными сторонами. |
| Определение терминов | <ul style="list-style-type: none"> – <i>Руководство по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов</i> (Дос 10131). – РПБП размещены на общедоступном веб-сайте ГПБП: www.icao.int/rasp. |
| Метод расчета | Подсчитать количество РПБП, разработанных при участии отрасли. |
| Массивы данных | Планы РПБП. |
| Доступность (1-3) | 3. |
| Поставщик | ИКАО. |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.5.1.05**

| | |
|----------------------|---|
| GASP-I.5.1.05 | <p align="center"><i>Число государств, внедривших систему сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS) для обеспечения участия в сети обмена информацией о безопасности полетов</i></p> |
| Обоснование | <p>Связан с задачей 5.1 "Сохранять тенденцию к увеличению вклада отрасли в сети обмена информацией о безопасности полетов для оказания содействия государствам и регионам в разработке национальных программ обеспечения безопасности полетов (НПБП) и региональных планов обеспечения безопасности полетов (РПБП)" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП).</p> |
| Ограничения | <p>Механизм сбора данных требует наличия соответствующих людских ресурсов, средств и процедур.</p> |
| Определение терминов | <ul style="list-style-type: none"> – SDCPS: системы сбора и обработки данных о безопасности полетов. – SSPIA: оценка внедрения государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП). |
| Метод расчета | <ul style="list-style-type: none"> – Число государств, внедривших SDCPS для обеспечения участия в сети обмена информацией о безопасности полетов. – Число государств, достигших уровня зрелости, оцененного ИКАО по крайней мере как "2 – реализуемая" или самооцененного государством по крайней мере как "2 – реализуемая" (для всех вопросов протоколов (ВП) SSPIA, касающихся анализа данных о безопасности полетов (SDA)). |
| Массивы данных | <p>Онлайн-платформа (OLF) механизма непрерывного мониторинга (МНМ) Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП).</p> |
| Доступность (1-3) | <p>3.</p> |
| Поставщик | <p>ИКАО.</p> |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.5.1.06**

| | |
|----------------------|--|
| GASP-I.5.1.06 | <p align="center"><i>Число поставщиков обслуживания, вносящих вклад в систему сбора и обработки данных о безопасности полетов или в сеть обмена информацией о безопасности полетов</i></p> |
| Обоснование | <p>Связан с задачей 5.1 "Сохранять тенденцию к увеличению вклада отрасли в сети обмена информацией о безопасности полетов для оказания содействия государствам и регионам в разработке национальных программ обеспечения безопасности полетов (НПБП) и региональных планов обеспечения безопасности полетов (РПБП)" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП).</p> |
| Ограничения | <p>Отсутствие механизмов предоставления информации для определения того, вносят ли поставщики обслуживания (и которые из них) свой вклад в систему сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS) или в сеть обмена информацией о безопасности полетов.</p> |
| Определение терминов | <ul style="list-style-type: none"> – SDCPS: системы сбора и обработки данных о безопасности полетов. – SSPIA: мероприятия по оценке выполнения Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП). |
| Метод расчета | <p>Показатель = $N1 + N2 + N3 + N4$, где:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) <i>N1</i> – количество членов Международного совета аэропортов (МСА), предоставляющих информацию в сеть обмена информацией о безопасности полетов МСА; b) <i>N2</i> – количество членов Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), предоставляющих информацию в сеть обмена информацией о безопасности полетов КАНСО; c) <i>N3</i> – количество членов Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), предоставляющих информацию в сеть обмена информацией о безопасности полетов ИАТА; d) <i>N4</i> – количество членов Европейской организации по безопасности аэронавигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ), предоставляющих информацию в сеть обмена информацией о безопасности полетов ЕВРОКОНТРОЛЯ. <p>Эти показатели будут направляться отраслевыми международными организациями различным группам RASG.</p> |
| Массивы данных | <p>Предоставленные международными организациями.</p> |
| Доступность (1-3) | <p>2.</p> |
| Поставщик | <p>Региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG).</p> |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.6.1.01**

| | |
|----------------------|--|
| <i>GASP-I.6.1.01</i> | <i>Количество или процентное отношение имеющих у конкретных государств недостатков в области аэронавигации, связанных с инфраструктурой, в сравнении с региональными аэронавигационными планами</i> |
| Обоснование | Связан с задачей 6.1 "К 2025 году сохранить растущую тенденцию к увеличению числа государств, имеющих инфраструктуру в области аэронавигации и аэродромов, отвечающую соответствующим Стандартам ИКАО" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП). |
| Ограничения | Отсутствуют. |
| Определение терминов | Недостатком в области аэронавигации является ситуация, при которой средство, обслуживание или процедура не отвечают требованиям регионального аэронавигационного плана, утвержденного Советом, или соответствующим Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) ИКАО, или Правилам аэронавигационного обслуживания (PANS) и которые оказывают негативное влияние на безопасность, регулярность и/или эффективность полетов международной гражданской авиации. |
| Метод расчета | Количество имеющих у конкретных государств недостатков в области аэронавигации в сравнении с показателями региональных аэронавигационных планов. |
| Массивы данных | Региональный перечень недостатков в области аэронавигации. |
| Доступность (1-3) | 3. |
| Поставщик | ИКАО. Региональные группы планирования и осуществления проектов (PIRG). |

**Форма для определения показателя ГПБП (GASP-I)
GASP-I.6.1.02**

| | |
|----------------------|--|
| GASP-I.6.1.02 | <p align="center"><i>Число или процентное соотношение государств, реализовавших связанные с базовыми фундаментальными блоками выводы по вопросам протокола, имеющим отношение к инфраструктуре</i></p> |
| Обоснование | <p>Связан с задачей 6.1 "К 2025 году сохранить растущую тенденцию к увеличению числа государств, имеющих инфраструктуру в области аэронавигации и аэродромов, отвечающую соответствующим Стандартам ИКАО" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП).</p> |
| Ограничения | <ul style="list-style-type: none"> – Основное внимание в рамках Программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) уделяется возможностям государств осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов путем оценки эффективности и последовательности реализации государством критических элементов (КЭ) системы контроля за обеспечением безопасности полетов, которые позволяют государству выполнять связанные с безопасностью полетов Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), соответствующие процедуры и положения инструктивных материалов ИКАО. – Возможно, ИКАО не располагает достаточными ресурсами для ежегодного обновления информации о показателях эффективной реализации (EI) каждого государства. Это может привести к неточному результату. – Корректировка частоты проведения проверок в рамках УППКБП еще не означает возможность получения фактической информации об имеющихся у государства возможностях контроля за обеспечением безопасности полетов. |
| Определение терминов | <p>ВВВ (базовые фундаментальные блоки) представляют собой базовые показатели, согласованных государствами видов базового обслуживания в соответствии с <i>Конвенцией о международной гражданской авиации</i> (Дос 7300), обеспечивающие безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации. Рамки ВВВ характеризуют основу любой надежной аэронавигационной системы посредством определения подлежащих предоставлению международной гражданской авиации основных видов аэронавигационного обслуживания в соответствии с SARPS ИКАО и Правилами аэронавигационного обслуживания (PANS).</p> <p>Информация о взаимосвязи между ВВВ и ВП УППКБП размещена на веб-сайте https://www4.icao.int/ganpportal/bbbsusoapmapping.</p> |
| Метод расчета | <p>Показатель = $100 * N / 193$, где:</p> <p><i>N</i> – число государств, в которых все выводы по ВП, связанным с базовыми фундаментальными блоками (ВВВ), оценены как "удовлетворительные".</p> |
| Массивы данных | <p>Онлайн-платформа (OLF) механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП.</p> |
| Доступность (1-3) | <p>3.</p> |
| Поставщик | <p>OLF МНМ УППКБП.</p> |

ISBN 978-92-9275-103-6



9 789292 751036