

Добавление А к главе 4

ШАБЛОН НАЦИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

РАЗДЕЛ 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Обзор НПБП¹

берет обязательство в отношении обеспечения безопасности полетов и выделения ресурсов на вспомогательную деятельность. Цель настоящего национального плана обеспечения безопасности полетов (НПБП) заключается в неуклонном снижении числа погибших и риска гибели людей путем разработки и реализации национальной стратегии обеспечения безопасности полетов. Безопасная, жизнестойкая и устойчивая авиационная система способствует экономическому развитию и отраслей его промышленности. НПБП содействует эффективному внедрению системы контроля за обеспечением безопасности полетов, применению основанного на оценке риска подхода к управлению безопасностью полетов, а также координированному подходу к сотрудничеству между и другими государствами, регионами и отраслью. Всем заинтересованным сторонам рекомендуется поддержать и внедрять ГПБП в качестве стратегии, направленной на постоянное повышение уровня безопасности полетов.

НПБП соответствует *Глобальному плану обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Дос 10004) Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и

1.2 Структура НПБП

НПБП содержит стратегическое направление в деле повышения безопасности полетов на национальном уровне на лет. Он состоит из шести разделов. Помимо введения, разделы включают: цель НПБП, стратегическое направление в деле управления безопасностью полетов, национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов, выявленные для НПБП на , организационные проблемы, рассматриваемые в НПБП, а также описание методов мониторинга реализации перечисленных в НПБП инициатив по повышению безопасности полетов (SEI).

1. Раздел 1.1 можно также изложить в виде отдельного предисловия.

1.3 Взаимосвязь НПБП с государственной программой по безопасности полетов (ГосПБП)

[Пункт ниже относится только к государствам без развитых функций анализа данных о безопасности полетов (SDA) в рамках SSPIA]

В НПБП рассматриваются эксплуатационные риски для безопасности полетов, представленные в ГПБП ИКАО и в _____, в отсутствие развитых функций анализа данных о безопасности полетов (SDA), как указано в документации мероприятий по оценке выполнения государственных программ по безопасности полетов SSPIA ИКАО в _____. Перечисленные в НПБП инициативы охватывают организационные проблемы и направлены на укрепление организационных возможностей по эффективному контролю за обеспечением безопасности полетов.

Или

[Пункт ниже относится только к государствам с развитыми функциями SDA в рамках SSPIA]

Посредством функций анализа данных о безопасности полетов (SDA) государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП), описанных в документации мероприятий по оценке выполнения государственных программ по безопасности полетов (SSPIA) ИКАО, _____ может использовать свой процесс выявления опасностей и управления рисками для безопасности полетов как источник информации о безопасности полетов, чтобы выявить опасности и недостатки обеспечения безопасности полетов, а также определить национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов и организационные проблемы для их включения в НПБП. ГосПБП предоставляет информацию о безопасности полетов в НПБП. ГосПБП позволяет _____ управлять своей авиационной деятельностью последовательным и проактивным образом, оценивать эффективность обеспечения безопасности полетов своей системы гражданской авиации, осуществлять мониторинг SEI НПБП и устранять национальные проблемы в области безопасности полетов. НПБП – это один из ключевых документов в рамках документации ГосПБП _____. Это средство, с помощью которого _____ определяет и осуществляет реализацию SEI, разработанных посредством процессов ГосПБП, а также заимствованных из Глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов (Doc 10161) ИКАО и _____. Он также позволяет _____ определить инициативы для совершенствования ГосПБП или для достижения своих целей в области безопасности полетов. Информация о безопасности полетов, полученная в рамках ГосПБП, также способствует выполнению других национальных _____ планов. _____ Дополнительная _____ информация о ГосПБП _____ размещена по адресу _____.

1.4 Ответственность за разработку, реализацию и мониторинг НПБП

_____ отвечает за разработку, реализацию и мониторинг НПБП во взаимодействии с _____ и с авиационной отраслью государства. НПБП был разработан в консультации с национальными эксплуатантами и другими основными заинтересованными сторонами в авиации, а также в соответствии с ГПБП _____ и _____.

1.5 Национальные проблемы, цели и задачи в области безопасности полетов

В НПБП рассматриваются следующие национальные проблемы в области безопасности полетов:

- 1)
- 2)
- 3)

Для решения перечисленных выше проблем и повышения безопасности полетов на национальном уровне НПБП содержит следующие цели и задачи:

- 1)
- 2)
- 3)

1.6 Эксплуатационный контекст

В имеется сертифицированных аэродромов, включая международных аэродромов. Воздушное пространство классифицируется как класс . В за период – было выполнено выдало сертификатов эксплуатанта (СЭ), и из них выдано эксплуатантам, выполняющим международные коммерческие воздушные перевозки. В имеется также эксплуатантов, которые выполняют перевозки аэротакси главным образом на турбовинтовых воздушных судах, а также имеется эксплуатантов вертолетов. В имеется вертодромов. Среди характерных опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов в следующие:

РАЗДЕЛ 2. ЦЕЛЬ НАЦИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

НПБП – это генеральный документ планирования, содержащий стратегические направления в отношении управления безопасностью полетов на лет (–). В этом плане перечислены национальные проблемы в области безопасности полетов, установлены национальные цели и задачи в области безопасности полетов и представлен набор инициатив по повышению безопасности полетов (SEI) для достижения этих целей.

При разработке НПБП учитывались другие национальные планы, в том числе следующие:

НПБП разработан на основании целей и задач в области безопасности полетов и категорий событий повышенного риска (HRC), указанных как в ГПБП (www.icao.int/gasp), так и в . В соответствующих случаях они упомянуты в тексте. Перечисленные в НПБП SEI способствуют повышению безопасности полетов на более широких региональных и международных уровнях. В НПБП включены несколько действий для устранения конкретных проблем в области безопасности полетов, а также рекомендуемые SEI для отдельных государств, установленные в . приняло эти SEI и включило их в настоящий план. По мере необходимости указываются перекрестные ссылки на в отношении отдельных SEI.

РАЗДЕЛ 3. СТРАТЕГИЧЕСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ В ДЕЛЕ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

[Пункт ниже относится только к государствам без развитых функций SDA в рамках SSPIA]

НПБП содержит SEI, которые были разработаны на основании дорожных карт организационных проблем (ORG) и эксплуатационных рисков для безопасности полетов (OPS), представленных в Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов ИКАО (Doc 10161), а также характерных для государства проблем, выявленных посредством . Настоящий план разработан и обновляется в координации с основными заинтересованными сторонами в авиации как минимум каждые года.

Или

[Пункт ниже относится только к государствам с развитыми функциями SDA в рамках SSPIA]

НПБП содержит SEI, разработанные в основном с помощью процессов ГосПБП, включая существующий в процесс выявления опасностей и управления рисками для безопасности полетов и его систему SDCPS, а также на основе работы, проделанной поставщиками обслуживания при разработке и внедрении их систем управления безопасностью полетов (СУБП). Настоящий план разработан и обновляется в координации с заинтересованными сторонами в авиации как минимум каждые года.

НПБП включает указанные ниже национальные цели и задачи в области безопасности полетов для управления безопасностью полетов, а также ряд показателей для мониторинга прогресса в их достижении. Они увязаны с целями, задачами и показателями, перечисленными в ГПБП и в , а также включают прочие национальные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов.

Цель	Задачи	Показатели	Связь с ГПБП и РПБП
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			

SEI в настоящем плане реализуются с помощью существующего потенциала по контролю за обеспечением безопасности полетов и систем управления безопасностью полетов (СУБП) поставщиков обслуживания. SEI, взятые из Глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов (Дос 10161) ИКАО, определены для достижения национальных целей в области безопасности полетов, указанных в НПБП. Некоторые из национальных SEI увязаны с общими SEI на региональном и международном уровнях и помогают повышать безопасность полетов в глобальном масштабе. Полный перечень SEI приведен в добавлении к НПБП.

В НПБП также рассматриваются возникающие проблемы в таких областях, как концепции полетов, технологии, общественно-государственная политика, бизнес-модели или концепции, которые могут воздействовать на безопасность полетов в будущем и в отношении которых имеется недостаточно данных для проведения типового основанного на данных анализа. Ввиду недостаточности данных возникающие проблемы не могут автоматически рассматриваться как эксплуатационные риски для безопасности полетов. Важно, чтобы внимательно отслеживало возникающие проблемы в целях выявления опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов, собирало соответствующие данные и проактивно разрабатывало меры по устранению любых соответствующих рисков. В НПБП рассматриваются следующие возникающие проблемы, которые были выявлены посредством

для проведения дальнейшего анализа:

- 1)
- 2)
- 3)

РАЗДЕЛ 4. НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РИСКИ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

НПБП включает SEI, которые относятся к национальным эксплуатационным рискам для безопасности полетов, выявленным на основании опыта расследования событий и основанного на данных подхода. Эти SEI могут включать такие действия, как выработка нормативных положений, разработка политики, целевые мероприятия по контролю за обеспечением безопасности полетов, анализ данных о безопасности полетов и содействие обеспечению безопасности полетов. По коммерческому воздушному транспорту и авиации общего назначения приводятся отдельные разделы, с тем чтобы сделать информацию более доступной для заинтересованных сторон.

публикует годовой отчет о состоянии безопасности полетов, размещенный на веб-сайте . В таблице ниже приводится краткая информация о происшествиях и серьезных инцидентах, которые имели место в , а также о происшествиях и инцидентах с воздушными судами, зарегистрированными в , выполнявшими коммерческие воздушные перевозки, и с воздушными судами авиации общего назначения.

<i>Год</i>	<i>Происшествия со смертельным исходом</i>	<i>Происшествия без смертельного исхода</i>	<i>Серьезные инциденты</i>
События в при выполнении коммерческих воздушных перевозок			
События в с воздушными судами общего назначения			

<i>Год</i>	<i>Происшествия со смертельным исходом</i>	<i>Происшествия без смертельного исхода</i>	<i>Серьезные инциденты</i>
События с зарегистрированными в выполняющими коммерческие воздушные перевозки воздушными судами,			
События с зарегистрированными в воздушными судами авиации общего назначения			

Указанные ниже национальных категорий событий повышенного риска (N-HRC) в контексте имели наивысший приоритет из-за числа погибших и риска гибели людей в связи с такими событиями. Они были выявлены на основании анализа данных систем обязательного и добровольного представления данных, отчетов о расследовании авиационных происшествий и инцидентов, мероприятий по контролю за обеспечением безопасности полетов за последние лет, ГосПБП, а также на основании региональных анализов, проведенных , а также исходя из указанных в ГПБП эксплуатационных рисков для безопасности полетов.

Эти N-HRC соответствуют категориям, перечисленным в ГПБП , а также в :

- 1)
- 2)
- 3)

Помимо перечисленных выше N-HRC, были выявлены следующие национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов:

- 1)
- 2)
- 3)

В процессе определения эксплуатационных рисков для безопасности полетов в государствах для оценки категорий рисков использовались категории авиационных событий Группы CAST/ИКАО по общей классификации (CICTT). Классификация CICTT размещена на веб-сайте ИКАО <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>

Для устранения перечисленных выше национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов выявило следующие способствующие факторы применительно к N-HRC и будет реализовывать набор SEI, некоторые из которых взяты из дорожной карты OPS ИКАО, содержащейся в Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов (Дос 10161) ИКАО:

N-HRC 1:

- 1)
- 2)
- 3)

N-HRC 2:

- 1)
- 2)
- 3)

N-HRC 3:

1)

2)

3)

Полный перечень SEI приведен в добавлении к НПБП.

РАЗДЕЛ 5. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Помимо перечисленных в НПБП национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов, определило организационные проблемы и набор SEI для их решения, отобранных для включения в НПБП. В НПБП они являются приоритетными, поскольку направлены на повышение и усиление потенциала по контролю за обеспечением безопасности полетов и управлению безопасностью полетов на национальном уровне.

ИКАО определила восемь критических элементов (КЭ) системы контроля за обеспечением безопасности полетов. берет обязательство в отношении эффективной реализации этих восьми КЭ во всех государствах региона в рамках его общей ответственности за контроль за обеспечением безопасности полетов, что подчеркивает обязательство в отношении обеспечения безопасности полетов при осуществлении его авиационной деятельности. Восемь КЭ показаны на рис. 1 ниже.

В результате последних мероприятий ИКАО, которые направлены на оценку эффективной реализации восьми КЭ систем контроля за обеспечением безопасностью полетов в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УПКБП), были выявлены следующие показатели:



Рис. 1. Критические элементы государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов

<i>Общий показатель EI</i>							
%							
Показатель EI по КЭ							
КЭ-1	КЭ-2	КЭ-3	КЭ-4	КЭ-5	КЭ-6	КЭ-7	КЭ-8
%	%	%	%	%	%	%	%
Показатель EI по области проверки²							
LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA
%	%	%	%	%	%	%	%

Указанные ниже организационные проблемы в контексте сочтены наиболее приоритетными, поскольку они воздействуют на эффективность мер контроля за рисками для безопасности полетов. Они были выявлены на основании анализов данных УППКБП, отчетов о расследовании авиационных происшествий и инцидентов, мероприятий по контролю за обеспечением безопасности полетов за последние лет, ГосПБП, а также на основании региональных анализов, проведенных . Эти проблемы, как правило, носят системный характер и касаются проблем, связанных с выполнением государствами функций по контролю за обеспечением безопасности полетов, реализацией ГосПБП на национальном уровне, а также уровнем внедрения СУБП национальными поставщиками обслуживания. Они учитывают организационную культуру, политику и процедуры в и поставщиков обслуживания. Эти организационные проблемы соответствуют проблемам, перечисленным в ГПБП , а также :

- 1)
- 2)
- 3)

Для решения перечисленных выше организационных проблем реализуют набор SEI, некоторые из которых взяты из дорожной карты ORG ИКАО, содержащейся в Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов (Doc 10161) ИКАО. Полный перечень SEI приведен в добавлении к НПБП.

2. Восемь областей проверки, относящихся к УППКБП, а именно: основное авиационное законодательство и нормативные акты гражданской авиации (LEG); организация гражданской авиации (ORG); выдача свидетельств авиационному персоналу и подготовка (PEL); производство полетов воздушных судов (OPS); летная годность воздушных судов (AIR); расследование авиационных происшествий и инцидентов (AIG); аэронавигационное обслуживание (ANS) и аэродромы и наземные средства (AGA).

РАЗДЕЛ 6. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ МОНИТОРИНГА

будет осуществлять непрерывный мониторинг реализации перечисленных в НПБП SEI и оценивать эффективность обеспечения безопасности полетов национальной системы гражданской авиации, с тем чтобы обеспечить достижение предполагаемых результатов с использованием механизмов, приведенных в добавлении к настоящему плану.

Помимо указанного выше, будет пересматривать НПБП каждые лет или чаще, если потребуются, с тем чтобы обновлять и поддерживать актуальность выявленных эксплуатационных рисков для безопасности полетов, организационных проблем и указанных SEI. будет периодически рассматривать эффективность обеспечения безопасности полетов в рамках инициатив, перечисленных в НПБП, чтобы обеспечить достижение национальных целей в области безопасности полетов. По необходимости будет обращаться за помощью к в целях обеспечения своевременной реализации SEI для устранения национальных проблем в области безопасности полетов. с помощью тщательного мониторинга SEI будет, по мере необходимости, вносить коррективы в НПБП и содержащиеся в нем инициативы и соответственно обновлять НПБП.

будет использовать перечисленные в разделе 3 настоящего плана показатели для оценки эффективности обеспечения безопасности полетов национальной системы гражданской авиации и осуществлять мониторинг каждой национальной задачи в области безопасности полетов. Для предоставления заинтересованным сторонам соответствующей последней информации о прогрессе в достижении национальных целей в области безопасности полетов, а также о состоянии реализации SEI будет периодически публиковаться отчет о состоянии безопасности полетов.

В том случае, если национальные цели в области безопасности полетов не выполняются, будут указаны лежащие в основе этого причины. Если выявляет критические эксплуатационные риски для безопасности полетов, в возможно кратчайшие сроки будут приняты соответствующие меры для их снижения, что, возможно, приведет к досрочному пересмотру НПБП.

применяет стандартизированный подход к представлению информации на региональной основе и направлению ее в региональную группу по безопасности полетов (RASG). Это позволяет региону получать информацию и оценивать эксплуатационные риски для безопасности полетов с помощью общей методики.

Любые вопросы, касающиеся НПБП и содержащихся в нем инициатив, а также просьбы в отношении дополнительной информации можно направлять по следующему адресу:

Добавление к НПБП

ПОДРОБНОЕ ОПИСАНИЕ SEI: НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РИСКИ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

N-HRC :							
Цель :							
Задача :							
<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	<i>Действия</i>	<i>Сроки</i>	<i>Ответственная организация</i>	<i>Заинтересованные стороны</i>	<i>Параметры</i>	<i>Приоритет</i>	<i>Мероприятия по мониторингу</i>

ПОДРОБНОЕ ОПИСАНИЕ SEI: прочие проблемы в области безопасности полетов

4-Доб А-14

Руководство по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов

Организационная проблема 1:							
Цель :							
Задача :							
<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	<i>Действия</i>	<i>Сроки</i>	<i>Ответственная организация</i>	<i>Заинтересованные стороны</i>	<i>Параметры</i>	<i>Приоритет</i>	<i>Мероприятия по мониторингу</i>

1. Одна организационная проблема может быть связана с несколькими целями и/или задачами.