



| ICAO

Doc 10004

Глобальный план обеспечения безопасности полетов

Издание 2026–2028 гг.

Уведомление для пользователей

Настоящий документ представляет собой проект публикации ИКАО, которая должна быть одобрена Ассамблеей ИКАО на 42-й сессии. Любое содержание, информация, данные или выводы, представленные в этом проекте, являются предварительными и могут быть дополнены, удалены или иным образом изменены. ИКАО не несет никакой ответственности за любые расходы или обязательства, понесенные в результате его использования.

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 2026–2028 гг.

Дос 10004. Глобальный план обеспечения безопасности полетов

Номер заказа: 10004

ISBN 978-92-9275-702-1

© ИКАО, 2025

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 приведена таблица для регистрации поправок.

РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВОК И ИСПРАВЛЕНИЙ

[illegible][illegible]

ПРЕДИСЛОВИЕ

Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) стал движущей силой для реализации региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов, обеспечивая государствам-членам, региональным организациям и заинтересованным сторонам отрасли основу для разработки стратегий, направленных на повышение уровня безопасности полетов международной гражданской авиации. ГПБП вносит свой вклад в выявление глобальных проблем безопасности полетов и помогает в разработке и пересмотре инициатив по повышению уровня безопасности, которые определяют региональные и национальные приоритеты, направляя планы действий, которые служат основой для постоянного совершенствования.

Первоначально представленный в 1997 году, ГПБП совершенствуется в ходе постоянных консультаций и обзоров. План, опубликованный в настоящее время как издание 2026–2028 гг., по-прежнему соответствует текущим потребностям, возможностям и ресурсам, имеющимся в распоряжении государств. В этом издании рассматриваются вопросы безопасности полетов, стоящие перед государствами-членами и отраслью в динамичной и постоянно меняющейся среде, а также последние события в области безопасности полетов. Ключевые изменения включают в себя новые задачи по решению таких проблем, как нехватка финансовых ресурсов для органов контроля за обеспечением безопасности полетов, нехватка квалифицированного технического персонала и необходимость оказывать содействие государствам в регионах, испытывающим трудности. В этом издании, как и ранее, сохранены те же пять глобальных категорий событий повышенного риска, но рассматриваются другие глобальные категории событий риска, такие как попадание в зону турбулентности, которые занимают заметное место в недавних авиационных происшествиях и инцидентах.

Продолжающиеся мероприятия, связанные с безопасностью полетов, усиливают необходимость непоколебимой коллективной решимости повысить уровень безопасности полетов во всем мире, как это было продемонстрировано в пятом издании ГПБП в соответствии со Стратегическим планом ИКАО на 2026–2050 годы и нашей Стратегической целью обеспечить безопасность и надежность каждого полета. В нем содержится призыв к государствам решительно заявить о своей приверженности выделению достаточных ресурсов для выполнения своих национальных и международных обязательств в области управления безопасностью полетов, продолжению сотрудничества в рамках ИКАО и с отраслью, а также достижению результатов на национальном, региональном и глобальном уровнях. Мы стремимся свести к нулю число погибших в результате авиационных происшествий и инцидентов.

г-н Сальваторе Шакитано, Президент Совета ИКАО Хуан Карлос Саласар, Генеральный секретарь ИКАО

КРАТКАЯ СПРАВКА

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) стремится к повышению уровня безопасности полетов, обеспеченности ресурсами вспомогательных видов деятельности и расширению сотрудничества на глобальном уровне. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) представляет собой глобальную стратегию действий, направленных на непрерывное повышение уровня безопасности полетов. Цель ГПБП заключается в неуклонном уменьшении числа погибших и риска гибели людей путем разработки и внедрения глобальной стратегии в области обеспечения безопасности полетов. Безопасная, обладающая способностью к быстрому восстановлению и устойчивая авиационная система способствует экономическому развитию государств и их отраслей промышленности во всех регионах. ГПБП является основным документом планирования, на основе которого разрабатываются и осуществляются региональные планы обеспечения безопасности полетов (РПБП) и национальные планы обеспечения безопасности полетов (НПБП), соответственно. В данном плане перечислены глобальные проблемы в области безопасности полетов и установлены глобальные цели и задачи в области обеспечения безопасности полетов. Он создает основу для сотрудничества государств и регионов в области управления факторами эксплуатационных рисков и организационными проблемами с помощью соответствующих НПБП и РПБП при содействии отрасли. ГПБП дополняется рядом инициатив по повышению безопасности полетов (SEI) для достижения этих целей, представленных в *Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов* (Doc 10161).

Периодический пересмотр содержания ГПБП проводится для того, чтобы план не терял актуальности и наилучшим образом отражал текущие глобальные проблемы в сфере безопасности полетов, а также пути их решения. Издание ГПБП 2026–2028 гг. знаменует собой значительные изменения в том, как разрабатывается глобальная стратегия обеспечения безопасности полетов. Глобальные проблемы безопасности полетов, решаемые в рамках этого плана, были определены с использованием набора стандартизированных принципов и данных из различных источников, включая отрасль. Этот новый процесс разработки был подготовлен для того, чтобы цели и задачи этого издания ГПБП были сосредоточены на решении проблем, с которыми сталкиваются государства и регионы, и служили катализатором для их решения. В настоящем издании также представлен процесс разработки и пересмотра ГПБП, способствующий его согласованию с другими глобальными планами ИКАО.

Большинство целей ГПБП в издании 2026–2028 гг. не поменялись по сравнению с предыдущими двумя изданиями. Это необходимо для обеспечения стабильности и преемственности плана, а также для минимизации его воздействия на существующие региональные и национальные планы обеспечения безопасности полетов (РПБП и НПБП), а также на уже реализуемые инициативы по повышению уровня безопасности полетов. Пять глобальных категорий событий повышенного риска (G-HRC) также остаются такими же, как и в предыдущих двух изданиях. Государствам, регионам и отраслям необходимо рассмотреть следующие G-HRC для снижения риска человеческих жертв: столкновение исправного воздушного судна с землей, потеря управляемости в полете, столкновение в воздухе, выезд за пределы ВПП и несанкционированный выезд на ВПП. Основные изменения в ГПБП включают в себя новые и пересмотренные задачи, а также поправки, внесенные в результате замечаний и предложений, полученных, главным образом, в ходе Четырнадцатой аэронавигационной конференции. В этом издании также рассматриваются три другие глобальные категории событий риска в дополнение к G-HRC, которые пусть и не сопряжены с высоким риском летального исхода, занимают заметное место в наиболее частых видах авиационных происшествий и серьезных инцидентов в регионах ИКАО: нештатное касание ВПП; отказ или неисправность системы или компонента, не относящихся к силовой установке; и попадание в зону турбулентности.

Концептуальное видение ГПБП заключается в том, чтобы к 2030 году и далее свести к нулю число погибших при выполнении коммерческих перевозок, что соответствует *Повестке дня в области устойчивого*

развития на период до 2030 года Организации Объединенных Наций. Задача настоящего плана заключается в постоянном повышении глобальной эффективности обеспечения безопасности полетов и способности к быстрому восстановлению путем предоставления системы, в рамках которой осуществляется сотрудничество государств, регионов и отрасли. Для обеспечения этого определен ряд целей.

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

Цель 2 направлена на то, чтобы повысить потенциал государств в области контроля за обеспечением безопасности полетов.

Цель 3 призывает к разработке государственных программ обеспечения безопасности полетов и управлению ими.

Цель 4 направлена на расширение сотрудничества на региональном и национальном уровнях для решения вопросов обеспечения безопасности полетов.

Цель 5 предусматривает улучшение планирования мер обеспечения безопасности полетов с помощью РПБП и НПБП.

Цель 6 направлена на более широкое использование отраслевых программ оценки и программ обмена данными о безопасности полетов.

Каждый регион и каждое государство при участии отрасли должны использовать ГПБП для разработки, соответственно, РПБП и НПБП. РПБП и НПБП представляют собой стратегическое направление для управления безопасностью полетов на региональном или национальном уровнях на установленный период времени, и они должны разрабатываться в соответствии с целями и задачами ГПБП. Для достижения целей и выполнения задач, поставленных в ГПБП, полномочные органы государств должны предоставлять достаточное количество ресурсов и квалифицированный технический персонал для разработки и реализации НПБП государства.

СПИСОК ПОПРАВОК

В данной таблице содержатся поправки к ГПБП издания 2026–2028 гг. и их обоснования.

<i>Поправка</i>	<i>Обоснование</i>
Цель 1. Задача 1.1 в издании 2023–2025 гг. (Сохранять тенденцию к уменьшению частоты происшествий в мире) была развернута в три отдельные задачи.	Задача была расширена, чтобы охватить снижение не только коэффициента аварийности, но и количества авиационных происшествий и серьезных инцидентов для каждой из пяти глобальных категорий событий повышенного риска (G-HRC), а также трех других глобальных категорий событий риска, определенных в издании ГПБП 2026–2028 гг.
Цель 1. В задачах, заменивших предыдущую задачу 1.1, содержится призыв к государствам, регионам и отрасли снизить эти показатели, используя 2025 год в качестве исходного значения и скользящее среднее значение за пять лет.	Задачи основаны на скользящем среднем значении за пять лет, чтобы обеспечить большую стабильность в оценке хода работы по их выполнению.
Цель 2. Задачи в издании 2023–2035 гг., призывающие государства достичь определенного процентного показателя эффективной реализации (EI), были заменены задачами, касающимися конкретных проблем, исходя из критических элементов и областей проверки.	Эта цель остается без изменения. Однако существующие задачи были удалены для устранения выраженных опасений, что установление высоких показателей EI в качестве целевых в рамках короткого периода времени является неэффективным и препятствует государствам с низким показателем EI принимать меры, зная, что они не смогут выполнить поставленных задач. Первая новая задача в рамках цели 2 направлена на решение выявленной глобальной организационной проблемы, связанной с предоставлением финансовых ресурсов каждому органу по контролю за обеспечением безопасности полетов для выполнения национальных и международных обязательств. Две другие новые задачи касаются конкретных критических элементов и областей проверки, исходя из анализа результатов Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Их цель состоит в том, чтобы сосредоточить внимание государств на конкретных вопросах, подлежащих решению, с учетом их ограниченных ресурсов.
Цель 3. Для всех государств была установлена новая задача 3.1 для оценки уровня осуществления их государственных программ по безопасности полетов	Информация о реализации ГосПБП во всем мире ограничена. Таким образом, эта новая задача направлена на то, чтобы государства завершили

Поправка	Обоснование
(ГосПББ) к 2026 году. Она заменяет задачу 3.1 в издании 2023-2025 гг. (К 2023 году всем государствам создать основу ГосПБП).	самооценку (к концу) 2026 года для определения базового уровня реализации ГосПБП.
Цель 3. Новая задача 3.2 (К 2028 году всем государствам создать ГосПБП) заменяет задачу 3.3 в издании 2023-2025 гг. (Всем государствам стремиться к внедрению эффективной ГосПБП), которая была удалена.	Изменения в предыдущую задачу 3.3 были внесены в целях соответствия Приложению 19 " <i>Управление безопасностью полетов</i> " и инструктивному материалу в <i>Руководстве по управлению безопасностью полетов</i> (Дос 9859) в целях содействия эффективному внедрению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), касающихся ГосПБП, которые включают в себя понятие непрерывного совершенствования ГосПБП. Понятие "уровень развития" ГосПБП не упоминается в новой задаче 3.2, поскольку оно не рассматривается в SARPS Приложения 19.
Цель 3 Задача 3.2 в издании 2023-2025 гг. (К 2024 году всем государствам опубликовать национальный план обеспечения безопасности полетов (НПБП)) была перенесена в новую цель 5, и сроки ее выполнения продлены с тем, чтобы можно было пересмотреть план в соответствии с последним изданием ГПБП и соответствующим РПБП.	Новая цель 5 в издании 2026–2028 гг., касающаяся совершенствования планирования мер обеспечения безопасности полетов, призвана консолидировать существующие задачи, предусматривающие публикацию НПБП и региональных планов обеспечения безопасности полетов (РПБП). Новая цель и ее задачи соответствуют положениям резолюции А41-6 Ассамблеи и положены в основу подготовки, пересмотра и реализации новой стратегии в области безопасности полетов на национальном и региональном уровнях, обеспечивающей единообразие с последним изданием ГПБП.
Цель 4 в издании 2023-2025 гг., направленная на повышение уровня сотрудничества на региональном уровне, была расширена для того, чтобы охватить сотрудничество на региональном и национальном уровнях для решения вопросов обеспечения безопасности полетов (в соответствии с вопросами, определенными в ГПБП издания 2026-2028 гг.)	Задачи в рамках этой цели предусматривают повышение возможностей регионов определять и помогать отдельным государствам вводить в действие механизмы решения вопросов обеспечения безопасности полетов. Это должно содействовать достижению целей ГПБП на региональном и национальном уровнях, способствуя тем самым повышению уровня безопасности полетов во всем мире.
Цель 4. Задача 4.2 в издании 2023-2025 гг. (К 2023 году всем регионам следует опубликовать обновленный РПБП) была перенесена в новую цель 5, и сроки ее выполнения были продлены с тем, чтобы можно было пересмотреть план в соответствии с последним изданием ГПБП.	Новая цель 5 в издании 2026-2028 гг., касающаяся совершенствования планирования мер обеспечения безопасности полетов, направлена на консолидацию задач 3.2 и 4.2 в издании 2023-2025 гг., предусматривающих публикацию, соответственно, НПБП и РПБП. Эта новая цель и ее задачи соответствуют положениям резолюции А41-6 Ассамблеи и положены в основу подготовки,

Поправка	Обоснование
	пересмотра и реализации новой стратегии в области безопасности полетов на национальном и региональном уровнях, обеспечивая единообразие с последним изданием ГПБП
Цель 5 в издании 2023-2025 гг., направленная на более широкое использование отраслевых программ и сетей коллективного использования информации о безопасности полетов поставщиками обслуживания, сохранена, за исключением фразы "сетей коллективного использования информации о безопасности полетов поставщиками обслуживания", которая была исключена. Цель была перенумерована в новую цель 6.	Текст, касающийся "сетей коллективного использования информации о безопасности поставщиками обслуживания", был исключен, чтобы сфокусировать эту цель исключительно на более широком использовании отраслевых программ оценки и программ обмена данными о безопасности полетов. Его направленность была сохранена, но изменена с целью сосредоточить внимание на использовании этих программ.
Цель 6 в издании 2023–2025 гг., связанная с необходимостью обеспечения надлежащей инфраструктуры для поддержания безопасности полетов, была исключена.	Эта цель зафиксирована в <i>Глобальном аэронавигационном плане</i> (ГАНП, Дос 9750), в котором основное внимание уделяется ключевым аспектам, таким как базовые фундаментальные блоки. Поэтому, во избежание дублирования усилий, в ГПБП она более не считалась необходимой. Исключение цели 6 (из издания 2023–2025 гг.) и ее показателей также является ответом на обсуждение на четырнадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/14), в ходе которого предлагалось исключить дублирующие показатели из соответствующих планов в рамках долгосрочной работы по созданию общей системы оценки эффективности для всех глобальных планов, содержащей исчерпывающий набор показателей.
Пять существующих G-HRC остаются теми же, что и в двух предыдущих изданиях ГПБП. Кроме того, были определены три другие глобальные категории событий риска, ссылка на которые дана в задаче 1.3 цели 1: нештатное касание взлетно-посадочной полосы (ARC); отказ системы или компонента, не относящихся к силовой установке (SCF-NP). попадание в зону турбулентности (TURB).	Другие глобальные категории событий риска могут не иметь такого высокого риска смертельного исхода, как G-HRC, но занимают видное место в наиболее частых типах авиационных происшествий и серьезных инцидентов в регионах ИКАО. Таким образом, они также рассматриваются в рамках задач, упомянутых в задаче 1.3 цели 1.
Структура глав ГПБП была разделена на разделы, которые соответствуют шаблону РПБП, представленному в <i>Руководстве по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов</i> (Дос 10131).	Реструктуризация ГПБП обеспечивает представление всех основных аспектов содержания документа на глобальном уровне, что позволяет лучше согласовать действия между глобальным, региональным и национальным уровнями.
Обновлен "Процесс разработки и пересмотра ГПБП", представленный в разделе 1.	Рисунок 1-1 был подготовлен для того, чтобы описать процесс разработки и пересмотра ГПБП в ответ на предложения участников AN-CONF/14, предлагавших

<i>Поправка</i>	<i>Обоснование</i>
	пересмотреть процесс разработки глобальных планов, уточнить предлагаемые для разработки ГПБП материалы, а также то, как этот план вписывается в программу работы ИКАО.
Обновлены "роли и ответственность", описываемые в разделе 1 (ранее глава 2 в издании ГПБП 2023–2025 гг.).	Содержание раздела 1.4 было обновлено с учетом предложений участников AN- Conf/14, призывавших пересмотреть роли и ответственность основных заинтересованных сторон в сфере авиации и ИКАО, изложенные в ГПБП и в ГАНП, чтобы согласовать содержание и улучшить взаимодействие между Глобальными планами и их соответствующими группами экспертов.
В разделе 1 определена сфера применения ГПБП, а в разделе 2 - его временной горизонт.	Эти изменения были внесены в ответ на предложения участников AN-CONF/14, в которых высказывалось пожелание определить соответствующие сферы применения и временные горизонты каждого Глобального плана.
Глава 6 (касающаяся РПБП и НПБП) издания ГПБП 2023–2025 гг. была исключена, а ее содержание перенесено и расширено в третьем издании документа Doc 10131.	Чтобы сохранить ГПБП в качестве документа высокого уровня, ориентированного на стратегию, и избежать дублирования, текст, касающийся разработки РПБП и НПБП, был перенесен в отдельный документ.

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Страница</i>
Глоссарий	xv
Сокращения и акронимы.....	xvii
Раздел 1. Введение в глобальный план обеспечения безопасности полетов	1-1
1.1 Обзор глобального плана обеспечения безопасности полетов.....	1-1
1.2 Структура глобального плана обеспечения безопасности полетов	1-2
1.3 Процесс разработки и пересмотра глобального плана обеспечения безопасности полетов	1-2
1.4 Роли и ответственность при планировании мер обеспечения безопасности полетов	1-4
Раздел 2. Цели глобального плана обеспечения безопасности полетов	2-1
2.1 Глобальное стратегическое направление деятельности по управлению безопасностью полетов	2-1
2.2 Взаимосвязь с региональными и национальными планами обеспечения безопасности полетов	2-1
2.3 Инициативы в поддержку повышения уровня безопасности полетов	2-2
2.4 Другие планы, учтенные при разработке глобального плана обеспечения безопасности полетов	2-3
Раздел 3. Глобальные эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов.....	3-1
3.1 Общие положения	3-1
3.2 Краткая информация об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах на глобальном уровне	3-1
3.3 Глобальные категории событий повышенного риска.....	3-2
3.4 Прочие глобальные категории событий риска	3-2
3.5 Способствующие факторы.....	3-3
Раздел 4. Глобальные организационные проблемы.....	4-1
4.1 Общие положения	4-1
4.2 Краткое описание возможностей по эффективному контролю за обеспечением безопасности полетов на глобальном уровне	4-2
4.3 Глобальные организационные проблемы	4-4
Раздел 5. Глобальное стратегическое направление деятельности по управлению безопасностью полетов	5-1
5.1 Общие положения	5-1
5.2 Цели, задачи и показатели глобального плана обеспечения безопасности полетов	5-1
5.3 Адаптация целей, задач и показателей глобального плана обеспечения безопасности полетов к региональным и национальным планам обеспечения безопасности полетов	5-9

5.4	Адаптация инициатив по повышению безопасности полетов к региональным и национальным планам обеспечения безопасности полетов	5-10
5.5	Возникающие проблемы и факторы риска для безопасности полетов	5-10
Раздел 6.	Контроль за выполнением	6-1
6.1	Процесс Международной организации гражданской авиации по контролю за выполнением и оценке показателей безопасности полетов	6-1
6.2	Процесс пересмотра содержания глобального плана обеспечения безопасности полетов ..	6-1
6.3	Стандартизированный подход к предоставлению информации на глобальном уровне	6-1

ГЛОССАРИЙ

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Государственная программа по безопасности полетов (ГосПБП). Единый комплекс законов, правил, принципов, целей, процессов, процедур и видов деятельности, нацеленных на управление безопасностью полетов на государственном уровне.

Данные о безопасности полетов. Определенный набор фактов или значимых результатов, собираемых для справки, обработки или анализа, которые могут использоваться для поддержания или повышения уровня безопасности полетов.

Инициатива по повышению безопасности полетов (SEI). Одно или несколько действий, направленных на устранение или снижение эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов или на решение организационных вопросов.

Информация о безопасности полетов. Обработанные, организованные или проанализированные в конкретном контексте данные о безопасности полетов в поддержку процесса управления безопасностью полетов и подготовки оперативной информации по безопасности полетов.

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

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

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

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

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

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

Эффективность обеспечения безопасности полетов. Поддающееся измерению влияние государства или поставщика обслуживания на обеспечение безопасности полетов.

СОКРАЩЕНИЯ И АКРОНИМЫ

АНК	Аэронавигационная комиссия
ВП	Вопросы протокола
ГАНП	Глобальный аэронавигационный план
ГНСС	Глобальная навигационная спутниковая система
ГосПБП	Государственная программа по безопасности полетов
ГПАБ	Глобальный план по обеспечению авиационной безопасности
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
МНМ	Механизм непрерывного мониторинга
МСА	Международный совет аэропортов
МСДА	Международный совет деловой авиации
НПБП	Национальный план обеспечения безопасности полетов
ОВД	Обслуживание воздушного движения
РПБП	Региональный план обеспечения безопасности полетов
СУБП	Система управления безопасностью полетов
УППКБП	Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
AA	Область проверки
AI	Искусственный интеллект
ARC	Нештатное касание ВПП
BARS	Базовый стандарт авиационного риска
CAST	Группа по безопасности полетов коммерческой авиации
CFIT	Столкновение исправного воздушного судна с землей
CICTT	Группа CAST/ИКАО по общей классификации
COSCAP	Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации
EI	Показатель эффективной реализации
FSF	Фонд безопасности полетов
GASP-SG	Исследовательская группа по глобальному плану обеспечения безопасности полетов
G-HRC	Глобальные категории событий повышенного риска
IOSA	Программа ИАТА по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
ISAGO	Программа ИАТА по проведению проверок безопасности наземных операций
IS-BAH	Международный стандарт обслуживания воздушных судов деловой авиации
IS-BAO	Международный стандарт производства полетов воздушных судов деловой авиации
iSTARS	Комплексная система по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов
LOC-I	Потеря управления в полете
MAC	Столкновение в воздухе
N-HRC	Национальная категория событий повышенного риска
OLF	Онлайновая платформа
PANS	Правила аэронавигационного обслуживания
RAIO	Региональная организация по расследованию авиационных происшествий и инцидентов
RASG	Региональная группа по обеспечению безопасности полетов
RE	Выезд за пределы ВПП
RFI	Радиочастотная помеха
R-HRC	Региональная категория событий повышенного риска

RI	Несанкционированный выезд на ВПП
RSOO	Региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика
SCF—NP	Отказ системы или компонента, не относящихся к силовой установке
SDCPS	Система сбора и обработки данных о безопасности полетов
SEI	Инициативы по повышению безопасности полетов
SOP	Стандартные эксплуатационные правила
SUPPS	Дополнительные региональные правила
TURB	Попадание в зону турбулентности

Раздел 1

ВВЕДЕНИЕ В ГЛОБАЛЬНЫЙ ПЛАН ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

1.1 ОБЗОР ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

1.1.1 Международная организация гражданской авиации (ИКАО) стремится к повышению уровня безопасности полетов, выделению ресурсов на вспомогательные виды деятельности и расширению сотрудничества на глобальном уровне. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) предлагает глобальную стратегию действий, направленных на непрерывное совершенствование обеспечения безопасности полетов. Цель ГПБП заключается в неуклонном уменьшении числа погибших в авиационных происшествиях и риска гибели людей благодаря разработке и внедрению глобальной стратегии в области обеспечения безопасности полетов. Безопасная, обладающая способностью к быстрому восстановлению и устойчивая авиационная система способствует экономическому развитию государств и их отраслей промышленности во всех регионах. ГПБП является основным документом планирования, на основе которого разрабатываются и осуществляются региональные планы обеспечения безопасности полетов (РПБП) и национальные планы обеспечения безопасности полетов (НПБП), соответственно. Он обеспечивает базу для сотрудничества государств и регионов в области управления факторами эксплуатационных рисков и для решения организационных проблем совместно с отраслью и с помощью соответствующих НПБП и РПБП.

1.1.2 ГПБП содержит концептуальное видение, в котором говорится о предназначении данного плана. В нем также приведено программное заявление, в котором отражено, чего ИКАО стремится достигнуть с помощью ГПБП. В плане в виде деклараций о ценностях, которые ложатся в основу составления региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов, представлен набор принципов, которые служат руководящими ориентирами для регионального и национального планирования мер по обеспечению безопасности полетов и предоставляют ГПБП возможность выполнить свое целевое предназначение.

Концептуальное

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

Программное

заявление: постоянно повышать эффективность обеспечения безопасности полетов и жизнеспособность международной авиации во всем мире путем предоставления механизма партнерства государствам, регионам и отрасли.

Задачи:

ГПБП призван повысить уровень безопасности полетов гражданской авиации во всем мире путем:

- a) содействия созданию позитивной культуры безопасности полетов;
- b) признания и повышения ответственности авиационного сектора за безопасность пассажиров;

- c) поощрения сотрудничества, взаимодействия и обмена знаниями в управлении безопасностью полетов;
- d) защиты данных и информации о безопасности полетов;
- e) содействия совместному использованию информации о безопасности полетов и обмену такой информацией;
- f) принятия решений, основанных на оценке данных;
- g) приоритизации действий для уменьшения эксплуатационных рисков в области безопасности полетов и решения организационных проблем с помощью подхода, основанного на оценке риска;
- h) выделения ресурсов для выявления и анализа опасных факторов и недостатков в области обеспечения безопасности полетов, а также для нейтрализации их последствий или результатов с помощью подхода, основанного на оценке риска;
- i) проактивного управления возникающими проблемами.

1.1.3 Сфера применения ГПБП охватывает весь спектр деятельности гражданской авиации в соответствии с восемью критическими элементами (КЭ), которые служат строительными блоками эффективной и устойчивой государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов. План также включает в себя области гражданской авиации, рассматриваемые в рамках областей проверки (АА), охватываемых механизмом непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП) и подходом к управлению безопасностью полетов (в соответствии с Приложением 19 "Управление безопасностью полетов").

Примечание. Что касается эксплуатационных рисков для безопасности полетов, то в настоящее время ГПБП ограничен коммерческими перевозками с использованием самолетов, что обусловлено наличием данных. Когда на глобальном уровне появится достаточный объем проверенных данных, коммерческие перевозки с использованием вертолетов, авиации общего назначения и другие виды перевозок (такие как дистанционно пилотируемые авиационные системы и электрические воздушные суда вертикального взлета и посадки) могут быть рассмотрены для включения в будущие издания ГПБП.

1.2 СТРУКТУРА ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Данный ГПБП состоит из 6 разделов. Помимо введения, разделы включают в себя цели ГПБП; глобальные эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов, определенные в плане; глобальные организационные проблемы, определенные в плане; глобальное стратегическое направление деятельности по управлению безопасностью полетов; описание процесса осуществления контроля за ходом достижения целей ГПБП.

1.3 ПРОЦЕСС РАЗРАБОТКИ И ПЕРЕСМОТРА ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

1.3.1 ИКАО отвечает за разработку, поддержку осуществления и мониторинг ГПБП. На рисунке 1-1 представлено описание процесса разработки и пересмотра ГПБП. Этот процесс повторяет процесс разработки НПБП, представленный в *Руководстве по разработке региональных и национальных планов обеспечения*

безопасности полетов (Дос 10131). Аналогичный процесс используется в отношении *Глобального аэронавигационного плана* (ГАНП, Дос 9750). ГПБП рассматривается и обновляется каждые три года перед очередной сессией Ассамблеи ИКАО. ГПБП подготавливается и пересматривается с помощью Исследовательской группы по ГПБП (GASP-SG) – объединенной группы экспертов от отрасли и регламентирующих органов, учрежденной ИКАО для обеспечения того, чтобы указанный план и его содержание отражали потребности авиационного сообщества на глобальном, региональном и национальном уровнях. Эта работа выполняется сообразно пересмотру ГАНП.

1.3.2 Группа GASP-SG инициирует пересмотр ГПБП, принимая во внимание предыдущее издание плана, а также данные о безопасности полетов и информацию из нескольких источников. Материалы, привлекаемые к работе в ходе этого процесса, включают в себя данные об авиационных происшествиях и инцидентах; проблемы безопасности полетов, отмеченные в РПБП; документы ИКАО (такие как ГАНП, *Глобальный план обеспечения авиационной безопасности* (ГПАБ, Дос 10118) и Долгосрочная глобальная желательная цель (LTAG) для международной авиации); программные средства (такие как онлайн-платформа (OLF) МНМ УППКБП) и результаты работы других групп экспертов ИКАО (таких как Группа экспертов по управлению безопасностью полетов и Исследовательская группа ИКАО по подтверждению авиационных происшествий).

1.3.3 Затем GASP-SG проводит глобальную оценку, используя все эти вводные данные, и на основе результатов глобальной оценки составляет предлагаемый перечень глобальных проблем в области обеспечения безопасности полетов, который помогает ей выявлять общие опасные факторы и недостатки в области безопасности полетов на глобальном уровне. Глобальные проблемы безопасности полетов представлены в виде перечня организационных задач и эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов, включая глобальные категории событий повышенного риска (G-HRC). GASP-SG использует два инструмента, разработанных ею для проведения анализа существующих источников данных прозрачным и воспроизводимым образом: *Стандартизованная система выявления организационных проблем (ORG)*; и *Стандартизованная система идентификации категорий событий повышенного риска (HRC)*, которые представлены в третьем издании Дос 10131. Затем GASP-SG подготавливает проект целей, задач и показателей ГПБП для пересмотренного издания плана, основываясь на перечне глобальных вопросов безопасности полетов. Для этого Исследовательская группа использует два инструмента, которыми она руководствуется в процессе разработки: *Стандартизованную систему для подготовки целей, задач и показателей (GTI) в планах обеспечения безопасности полетов*; и *Пособие для принятия решений по существующим целям и задачам*, которые содержатся в Дос 10131 и во втором издании *Руководства по мониторингу внедрения региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов* (Дос 10162), соответственно. В рамках процесса подготовки проекта GASP-SG также анализирует процесс и результаты выполнения задач текущего издания ГПБП. Перечень глобальных вопросов безопасности полетов и цели, задачи и показатели ГПБП составляют основу глобальной стратегии обеспечения безопасности полетов.

1.3.4 Аэронавигационная комиссия (АНК) проводит предварительный анализ предложений GASP-SG в рамках своей программы работы и консультируется с государствами и международными организациями относительно предлагаемых поправок. Указанные консультации проводятся путем проведения либо аэронавигационной конференции, либо конференции высокого уровня по безопасности полетов, либо аналогичных специализированных совещаний или мероприятий высокого уровня, либо путем направления писем государствам. GASP-SG рассматривает отзывы, полученные в процессе консультаций, и при необходимости вносит поправки в перечень глобальных вопросов безопасности полетов и/или в проект целей, задач и показателей ГПБП. Затем она приступает к окончательной доработке проекта документа ГПБП и разрабатывает план действий в поддержку реализации. Сюда входит разработка и пересмотр инструктивных материалов и инструментов. На этом этапе процесса GASP-SG может рекомендовать Секретариату подготовить или внести поправки в положения ИКАО (такие как Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS)) для содействия разработке и внедрению РПБП и НПБП или их инициатив по повышению безопасности полетов (SEI). Для этого может потребоваться координация с другими группами специалистов, такими как группы экспертов.

1.3.5 После подготовки проекта документа ГПБП АНК проводит итоговое рассмотрение плана, вносит свои замечания и представляет доклад Совету ИКАО о предлагаемых изменениях в содержании ГПБП. ГПБП

находится в ведении Совета ИКАО с тем, чтобы обеспечить согласованность ГПБП с другими глобальными планами ИКАО и со стратегическими целями ИКАО. Совет утверждает ГПБП. После утверждения Советом ГПБП представляется на очередную сессию Ассамблеи ИКАО для одобрения. После одобрения Ассамблеей нового издания плана ГПБП он публикуется вместе со вспомогательным инструктивным материалом для содействия его внедрению – они представляют собой конечный результат процесса.

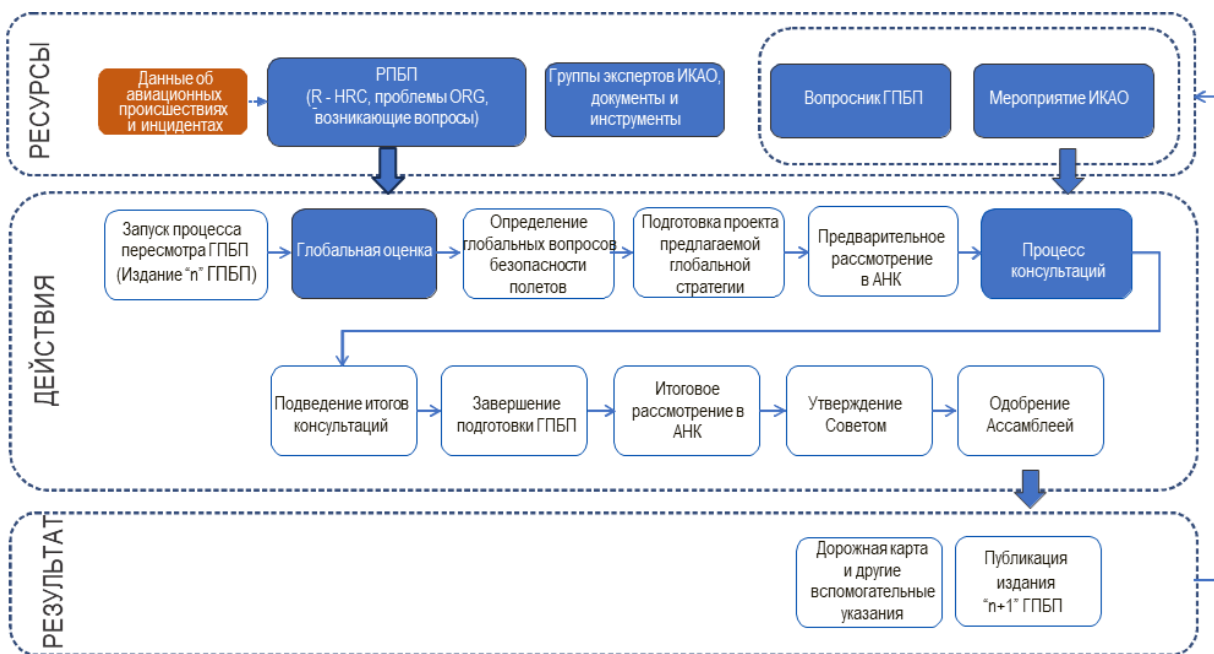


Рисунок 1-1. Процесс подготовки и пересмотра ГПБП

1.4 РОЛИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПРИ ПЛАНИРОВАНИИ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

1.4.1 Введение

В этом разделе описаны роли и ответственность ключевых заинтересованных сторон в области авиации при планировании в сфере безопасности полетов и, в частности, в контексте ГПБП. К основным авиационным заинтересованным сторонам в рамках ГПБП относятся, в частности, ИКАО, государства, региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG)¹, региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), региональные организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO), программы совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP), а также традиционные и новые отрасли. Все авиационные заинтересованные стороны должны принимать участие в деятельности по постоянному повышению уровня безопасности полетов. В ГПБП представлена стратегия постоянного повышения уровня безопасности полетов на глобальном уровне. Государства и регионы, проводя консультации с отраслью, отвечают за разработку НПБП и РПБП в соответствии с этой стратегией.

¹ RASG также может называться Группой планирования авиационных систем или Группой планирования и внедрения авиационных систем, в зависимости от региона, в сочетании с Региональной группой планирования и осуществления проектов.

1.4.2 Международная организация гражданской авиации

Роль ИКАО состоит в поддержке и мониторинге достижения целей ГПБП на глобальном, региональном и национальном уровнях. Роль и обязанности ИКАО в процессе планирования мер обеспечения безопасности полетов включают в себя следующие:

- a) разработка глобальной стратегии в целях повышения уровня безопасности полетов в рамках комплексного подхода в соответствии с другими глобальными планами ИКАО (см. рис.1-1);
- b) разработка положений, инструктивных материалов и инструментов для оказания помощи регионам и государствам в разработке и внедрении РПБП и НПБП, соответственно;
- c) предоставление государствам возможностей для наращивания потенциала в поддержку разработки и внедрения НПБП;
- d) предоставление данных и инструментов для мониторинга целей и задач ГПБП;
- e) поддержание актуальности глобальной стратегии в области безопасности полетов путем выявления новых опасных факторов и недостатков в области безопасности полетов, внесения поправок в программу работы Организации и пересмотр ГПБП.

1.4.3 Государства

Роль и обязанности государств в рамках процесса планирования безопасности полетов включают в себя следующие:
:

- a) разработку и внедрение НПБП с учетом соответствующих РПБП и ГПБП (а также других национальных планов государства);
- b) координацию и контроль за реализацией региональных SEI;
- c) мониторинг достижения национальных целей в области безопасности полетов, согласующихся с ГПБП и соответствующим РПБП;
- d) обмен информацией о безопасности полетов с RASG и ИКАО (включая национальные вопросы безопасности полетов и состояние национальных целей и задач в области безопасности полетов);
- e) активное участие в деятельности RASG и оказание поддержки ее работе путем предоставления технических знаний и обеспечения доступности надлежащих ресурсов.

1.4.4 Регионы

В контексте ГПБП термин "регион" означает группу государств и/или организаций, сотрудничающих в целях повышения уровня безопасности полетов в определенном географическом районе. На региональном уровне RASG являются главной движущей силой в реализации стратегии обеспечения безопасности полетов и соответствующего процесса планирования. В их состав входят, в частности, государства, региональные органы и представители отрасли. Они служат форумами регионального сотрудничества, объединяя глобальные, региональные, национальные и отраслевые усилия, направленные на постоянное повышение уровня безопасности полетов во всем мире. RASG устраняют дублирование усилий за счет создания региональных

программ сотрудничества в области безопасности полетов. Такой координированный подход в значительной степени снижает для государств бремя финансовых и людских ресурсов и позволяет добиваться измеримых улучшений в области безопасности полетов. Роль и обязанности RASG в планировании безопасности полетов включают в себя:

- a) структуризацию своей работы в соответствии с ГПБП в целях устранения региональных эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов, решения организационных вопросов, возникающих проблем и вопросов оценки эффективности обеспечения безопасности полетов;
- b) подготовку и поддержку реализации РПБП с учетом ГПБП (и любых других соответствующих региональных или субрегиональных планов);
- c) координацию и контроль за реализацией региональных SEI;
- d) поддержку, мониторинг и отчетность о достижении региональных целей в области безопасности полетов в соответствии с целями, предусмотренными в ГПБП;
- e) координацию всех мероприятий, проводимых для решения региональных вопросов безопасности полетов, с RSOO, RAIO и COSCAP, обеспечивая единообразие, насколько это практически возможно;
- f) предоставление государствам возможностей для наращивания потенциала в целях поддержки разработки и внедрения НПБП.

1.4.5 ОТРАСЛЬ

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

- a) активную поддержку процесса достижения целей ГПБП путем участия в разработке РПБП и НПБП;
- b) содействие реализации SEI, поддерживающих РПБП и НПБП, в рамках конкретных планов действий;
- c) предоставление государствам, RASG и ИКАО информации о безопасности полетов (в том числе об эксплуатационных факторах риска для безопасности полетов), которая может способствовать разработке и пересмотру планов обеспечения безопасности полетов;
- d) активное участие и внесение своего вклада в деятельность RASG в целях координированного повышения уровня безопасности полетов;
- e) предоставление инструктивных материалов и проведение подготовки в рамках отрасли (в первую очередь посредством региональных и международных организаций) для решения вопросов обеспечения безопасности полетов.

Раздел 2

ЦЕЛИ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.1 СТРАТЕГИЧЕСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ В ДЕЛЕ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

2.1.1 Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) является основным документом планирования, указывающим на глобальном уровне стратегический курс для управления безопасностью полетов на трехлетний период времени (2026-2028 гг.). В этом плане перечислены глобальные проблемы безопасности полетов и установлены глобальные цели и задачи в области обеспечения безопасности полетов (обычно называемые целями и задачами ГПНБ). ГПБП дополняется рядом инициатив SEI для достижения этих целей, которые описаны в *Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов* (Doc 10161).

2.1.2 Мандат ГПБП основан на резолюции Ассамблеи. В резолюции A41-6 "Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации" Ассамблея признает важность глобальных рамок для поддержки стратегической цели ИКАО по обеспечению безопасности полетов ("обеспечить, чтобы каждый полет был безопасен и надежен"). Кроме того, Ассамблея постановила, что ГПБП должен определить рамки, в которых будут разрабатываться и реализовываться региональный и национальный планы обеспечения безопасности полетов, тем самым обеспечивая последовательность, согласование и координацию деятельности, направленной на повышение уровня безопасности полетов международной гражданской авиации.

2.1.3 Цель ГПБП заключается в неуклонном снижении числа погибших и риска гибели людей в результате авиационных происшествий за счет согласованной разработки и реализации региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов. Государства, регионы и отрасль способствуют реализации изложенной в ГПБП стратегии посредством выполнения РПБП и НПБП. ГПБП призван оказывать помощь государствам, регионам и отрасли в планировании соответствующих мер обеспечения безопасности полетов путем:

- a) определения глобальной стратегии обеспечения безопасности полетов, включая ее цели, задачи и показатели;
- b) обеспечения основы для планирования и реализации РПБП и НПБП;
- c) предоставления в рамках глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов (см. Doc 10161) инструктивных указаний по разработке планов действий для поддержки реализации РПБП и НПБП;
- d) предоставления методологии для руководства процессами выявления эксплуатационных факторов риска в области безопасности полетов, организационных проблем и для разработки целей, задач и показателей в области безопасности полетов в планах обеспечения безопасности полетов (см. Doc 10131).

2.2 ВЗАИМОСВЯЗЬ С РЕГИОНАЛЬНЫМИ И НАЦИОНАЛЬНЫМИ ПЛАНАМИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

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

2.2.2 Содержание ГПБП и РПБП необходимо адаптировать под национальные потребности. Для этого в каждом государстве должен быть составлен НПБП. НПБП указывает стратегическое направление для управления безопасностью полетов на национальном уровне на заданный период времени. В нем описываются национальные эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов (включая национальные HRC или N-HRC), национальные организационные проблемы, национальные цели и задачи в области безопасности полетов, а также SEI с конкретными действиями по решению этих проблем (т.е. план действий). При разработке своего НПБП государство должно опираться на ГПБП и РПБП. Несмотря на то, что государство должно обращаться к последнему изданию ГПБП и РПБП, оно не должно ссылаться исключительно на ГПБП и/или РПБП при разработке своего НПБП. Чрезвычайно полезно выявить присущие конкретному государству эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов и организационные проблемы, используя существующие процессы и информацию (например, оценку факторов риска для безопасности полетов). В ГПБП указаны цели, применимые ко всем государствам (в ряде случаев для их отрасли) в целях повышения уровня обеспечения безопасности полетов на национальном уровне и содействия международному повышению уровня безопасности полетов. В РПБП представлены региональные HRC (R-HRC) и региональные организационные задачи, а также региональные цели и задачи в области безопасности полетов, некоторые из которых дополняют перечисленные в ГПБП. Некоторые SEI в РПБП могут не применяться непосредственно к государству, поскольку они могут быть адресованы RASG или другому региональному органу. Тем не менее, некоторые задачи или SEI в РПБП могут быть применимы к отдельным государствам этого региона. В этом случае такая региональная задача в сфере обеспечения безопасности полетов или конкретная SEI должны быть включены в НПБП государства в дополнение к соответствующей информации из ГПБП. На рис. 2-1 показана взаимосвязь между ГПБП, РПБП и НПБП.



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

2.3 ИНИЦИАТИВЫ В ПОДДЕРЖКУ ПОВЫШЕНИЯ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.3.1 При планировании мер обеспечения безопасности полетов необходимо предусмотреть два ключевых элемента:

- стратегию: *какие задачи должны решаться с помощью данного плана?* Сюда входит анализ вопросов в области безопасности полетов, определение целей и задач, а также, каким образом измеряться достижение этих целей и выполнение задач;
- план действий: *как достичь целей и выполнить задачи, определенные в стратегии?* Сюда входят инициативы, необходимые для достижения целей и выполнения задач (указываемые как SEI).

2.3.2 ГПБП содержит описание глобальной стратегии обеспечения безопасности полетов. Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов (представлена в Doc 10161) является планом действий для оказания помощи авиационному сообществу в разработке РПБП и НПБП в соответствии с целями и задачами ГПБП на основе структурированной общей системы ориентиров для всех заинтересованных сторон. Она определяет, как достичь целей и выполнить задачи, определенные в стратегии. Для этого в глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов выделяются конкретные SEI, связанные с целями и задачами ГПБП. Каждая SEI предусматривает ряд действий, которые могут быть предприняты заинтересованными сторонами для разработки и реализации конкретных планов действий. Государства и регионы в сотрудничестве с отраслью должны применять дорожную карту для подпитки или дополнения государственной и региональной деятельности по управлению безопасностью полетов и разрабатывать конкретные SEI, направленные на поддержку стратегии, представленной, соответственно, в НПБП и РПБП. На рисунке 2-2 показана взаимосвязь между ГПБП и дорожной картой в контексте планирования мер обеспечения безопасности полетов.

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

Рис. 2-2. Взаимосвязь между ГПБП и дорожной картой

2.3.3 В дополнение к глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов ИКАО разработала обновленный набор инструктивных материалов и инструментов, связанных с ГПБП, в целях содействия повышению уровня безопасности полетов. Основное внимание в них уделено разработке и реализации НПБП (те же процессы на региональном уровне применимы к РПБП). Инструктивные материалы и инструменты помогают государствам осуществлять процесс разработки НПБП. Электронные инструменты позволяют выявить проблемы в сфере безопасности полетов, а также вести мониторинг и отчетность для оценки эффективности обеспечения безопасности полетов. Они предназначены для мониторинга хода выполнения НПБП и оценки его реальной эффективности с точки зрения повышения национального уровня безопасности полетов. На рис. 2-3 представлен набор инструктивных материалов и инструментов, дополняющий ГПБП и оказывающий помощь в разработке и реализации НПБП и РПБП.

2.3.4 Дополнительную информацию об относящихся к ГПБП инструктивном материале и инструментах можно найти на сайте ИКАО по адресу: www.icao.int/rasp.

2.4 ДРУГИЕ ПЛАНЫ, УЧТЕННЫЕ ПРИ РАЗРАБОТКЕ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.4.1 При разработке ГПБП были учтены и другие планы, в том числе ГАНП, ГПАБ и новейшие РПБП (см. www.icao.int/rasp).

2.4.2 ГАНП представляет собой важный инструмент планирования, позволяющий устанавливать глобальные приоритеты в целях развития глобальной аэронавигационной системы и обеспечения реализации концептуального видения интегрированной, согласованной, глобально совместимой и целостной системы. ГПБП и ГАНП дополняют друг друга, и ГАНП был рассмотрен в ходе пересмотра ГПБП, чтобы повысить согласованность между обоими планами и избежать дублирования усилий.

2.4.3 ГПАБ представляет собой основу для управления деятельностью всех заинтересованных сторон по повышению уровня обеспечения авиационной безопасности. Он обеспечивает общую направленность и руководство деятельностью глобального сообщества по вопросам авиационной безопасности путем определения желательной цели, основных этапов работы и глобальных приоритетных областей. Цели и задачи ГПБП дополняют ГПАБ, предоставляя передовую практику и модели, которые могут быть одинаково эффективными для управления авиационной безопасностью, так и для управления безопасностью полетов. К ним относятся эффективный контроль, организационная культура, процессы управления факторами риска и обеспечения гарантий.

2.4.4 РПБП представляет стратегическое направление для управления безопасностью полетов на региональном уровне. Общие эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов и организационные

проблемы, преобладающие в нескольких регионах, были рассмотрены на предмет возможного включения в ГПБП на глобальном уровне.

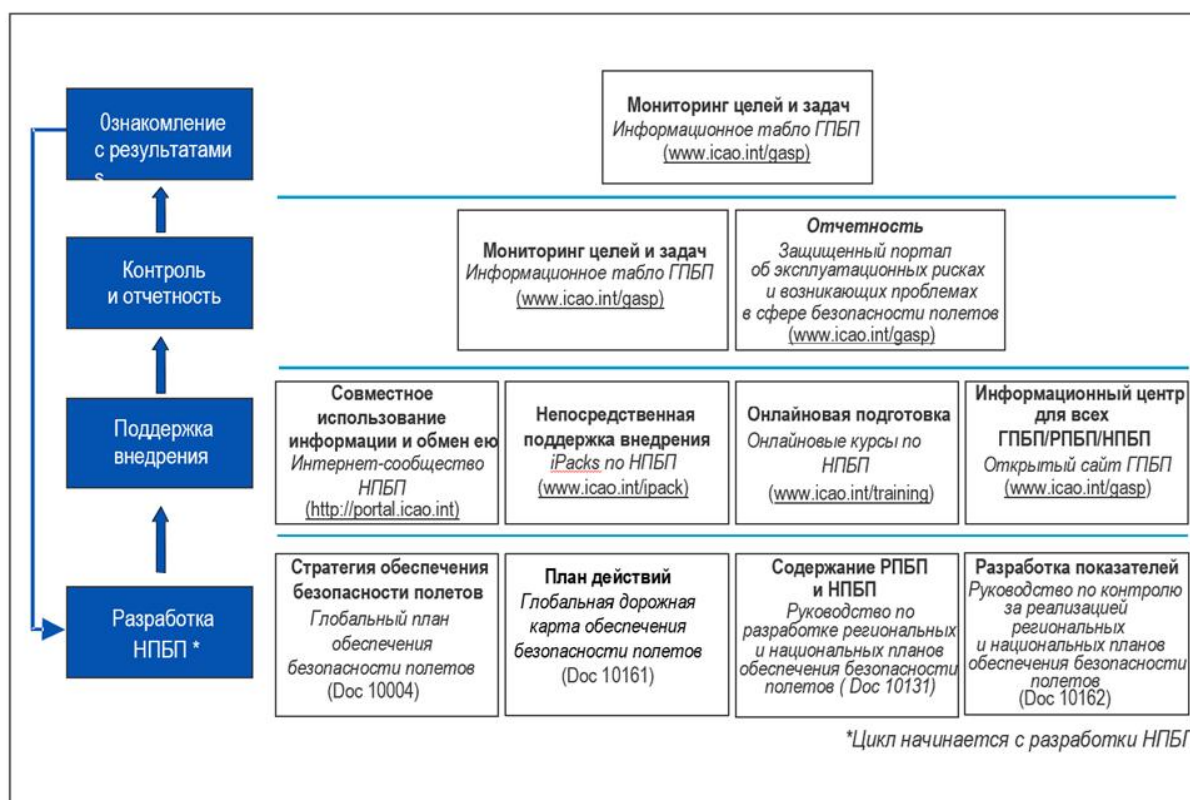


Рисунок 2-3. Инструктивный материал и инструменты, относящиеся к ГПБП

Раздел 3

ГЛОБАЛЬНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ФАКТОРЫ РИСКА ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

3.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

3.1.1 Концептуальное видение Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) заключается в достижении цели свести к нулю число погибших при коммерческих перевозках к 2030 году и в дальнейшем поддерживать такой уровень. Чтобы поддержать это концептуальное видение, необходимо выявлять и устранять эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов. Эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов – это такие факторы риска, которые возникают в ходе осуществления авиационной деятельности (например, эксплуатация воздушного судна или аэропорта, или обслуживание воздушного движения). Процесс выявления и устранения факторов эксплуатационных рисков для безопасности полетов включает в себя выявление опасных факторов, недостатков в области обеспечения безопасности полетов и связанных с ними проблем безопасности полетов, анализ взаимодействия между людьми и технологиями, а также оперативную обстановку, в которой осуществляется авиационная деятельность.

3.1.2 Поскольку в авиационной системе существует множество эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов и ограниченные ресурсы для их устранения, крайне важно внедрить механизм определения приоритетных направлений деятельности. Чтобы помочь государствам, регионам и отрасли определить приоритеты и сосредоточить усилия на устранении факторов риска для безопасности полетов, ИКАО провела анализ с целью выявить наиболее приоритетные категории событий, называемых глобальными категориями событий повышенного риска (G-HRC), которые исторически приводили к наиболее опасным последствиям во всем мире; а также другие глобальные категории событий риска, которые имеют тенденцию к росту, поэтому заинтересованные стороны должны отслеживать их и принимать соответствующие меры. Государства, регионы и отрасль должны выявлять и устранять эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов, которые способствуют возникновению G-HRC и других глобальных категорий риска.

3.2 КРАТКАЯ ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И СЕРЬЕЗНЫХ ИНЦИДЕНТАХ НА ГЛОБАЛЬНОМ УРОВНЕ

3.2.1 Краткая информация об авиационных происшествиях в мире и по регионам ИКАО представлена в Годовом отчете о безопасности полетов, который размещен на сайте Организации по адресу: www.icao.int/safety/Pages/Safety-Report.aspx. Глобальный коэффициент аварийности (ИКАО) является общим показателем эффективности обеспечения безопасности полетов при коммерческих воздушных перевозках. Коэффициент аварийности основан на регулярных коммерческих полетах воздушных судов с неподвижным крылом и максимальной сертифицированной взлетной массой (MTOW) более 5 700 кг. Кроме того, ИКАО проверяет и классифицирует авиационные происшествия при выполнении регулярных и нерегулярных коммерческих полетов воздушных судов с сертифицированной MTOW более 5 700 кг, используя категории авиационных событий Группы CAST (группа по безопасности полетов коммерческой авиации)/ИКАО по общей классификации (CICTT). Классификация CICTT представлена на сайте ИКАО по адресу: <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>.

3.2.2 Для определения G-HRC и других глобальных категорий событий риска ИКАО провела анализ своих данных и информации о безопасности полетов с использованием системы предоставления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP), а также данных международных организаций (в основном Всемирного фонда безопасности полетов (FSF) и Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA)). Анализ проводился в соответствии с критериями, определенными в *Стандартизированной системе определения HRC* (см. Дос 10131). В число этих критериев, входят, в частности, следующие:

- а) число погибших;
- б) риск смертности по категориям авиационных происшествий или серьезных инцидентов (согласно CICTT);
- в) количество авиационных происшествий или серьезных инцидентов по категориям авиационных событий (согласно CICTT);
- г) разбивка по регионам ИКАО (на основании, как минимум, пятилетнего набора данных);
- д) категории авиационных событий, представленные в нескольких РПБП (R-HRC).

3.2.3 Основные выводы анализа включали в себя следующее:

- а) пять G-HRC, определенных для издания ГПБП 2023–2025 гг., остаются неизменными для этого издания ГПБП (см.п. 3.3);
- б) существует необходимость в рассмотрении других глобальных категорий событий риска. Эти авиационные события могут не иметь высокого риска смертности, чтобы их можно было классифицировать как G-HRC, но они занимают видное место в наиболее часто происходящих типах авиационных происшествий и серьезных инцидентов в регионах ИКАО (см.п. 3.4);
- в) G-HRC и категории авиационных событий, определенные для воздушных судов с сертифицированной взлетной массой более 5 700 кг, участвующих в авиационных происшествиях и серьезных инцидентах, были одинаковыми независимо от типа воздушного судна (другими словами, турбовинтовые, турбореактивные или турбовентиляторные воздушные суда).

3.3 Глобальные категории событий повышенного риска

На основе результатов анализа данных и информации о безопасности полетов были определены следующие G-HRC для издания ГПБП 2026–2028 гг. Они рассматриваются в качестве первостепенных в международном контексте с учетом критериев, описанных в п. 3.2.2. В число G-HRC для издания 2026–2028 гг. входят следующие:

- а) столкновение исправного воздушного судна с землей (CFIT);
- б) потеря управления в полете (LOC-I);
- в) столкновение в воздухе (MAC);
- г) выезд за пределы ВПП (RE);
- д) несанкционированный выезд на ВПП (RI).

3.4. Прочие глобальные категории событий риска

В дополнение к перечисленным выше G-HRC следующие категории событий были определены в качестве прочих глобальных категорий событий риска (согласно CICTT) для издания ГПБП 2026–2028 гг. Возможно, они не создают повышенного риска смертности, как, например, G-HRC, однако они занимают видное место в наиболее часто происходящих типах авиационных происшествий и серьезных инцидентов в регионах ИКАО. В число других глобальных категорий событий риска для издания 2026–2028 гг. входят следующие:

- а) нештатное касание ВПП (ARC);
- б) отказ системы или компонента, не относящихся к силовой установке (SCF–NP);
- в) попадание в зону турбулентности (TURB).

3.5 Способствующие факторы

G-HRC представляют собой небезопасные результаты, которые являются "конечными состояниями", которых необходимо избегать для предотвращения гибели людей. Поэтому усилия государств, регионов и отрасли должны быть сосредоточены на устранение предвестников и факторов, способствующих возникновению таких G-HRC, во избежание авиационных происшествий и серьезных инцидентов. В целях оказания соответствующей помощи ИКАО привела примеры факторов, способствующих возникновению пяти G-HRC. Некоторые примеры представлены в таблице 3-1. Более полный список приводится в *Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов* (Дос 10161).

Таблица 3-1. Примеры способствующих факторов, связанных с G-HRC

G-HRC	Примеры способствующих факторов ¹
CFIT	– Полет в неблагоприятных условиях окружающей среды - Схема неточного захода на посадку и недостаточная документация (для заходов на посадку с вертикальным наведением (APV) или по курсовому радиомаяку с вертикальным наведением (LPV)) - Используемая фразеология (стандартная и нестандартная) - Усталость пилота, сенсорные иллюзии и потеря ситуационной осведомленности - Радиочастотные помехи (RFI) для работы глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS)
LOC-I	- Отвлечение внимания - Неблагоприятные погодные условия - Самоуспокоенность - Несовершенные стандартные эксплуатационные правила (SOP) для эффективного управления полетом - Недостаточная высота над землей для выхода из маневра

¹ Этот перечень не является исчерпывающим и представлен в произвольном порядке.

	- Зависимость от средств автоматизации, ведущая к ухудшению навыков пилотирования в ручном режиме, недостаточная осведомленность или компетентность в процедурах вывода воздушного судна из необычного положения - Эффект испуга, неадекватные действия по управлению полетом в ответ на внезапное осознание ненормального состояния воздушного судна (например, угла крена, угла атаки или сваливания) - RFI для GNSS
MAC	- Условия воздушного движения: учитываются плотность, сложность движения и совокупность типов и возможностей воздушных судов - Эффективность управления воздушным движением (УВД): такие факторы, как рабочая нагрузка, компетентность, работа в команде и соблюдение процедур. Кроме того, влияние системы управления безопасностью полетов (СУБП) поставщика аэронавигационного обслуживания (ПАНО) - Подготовка летного состава и организационная (корпоративная) культура: такие аспекты, как управление рабочей нагрузкой, компетентность, работа в команде, соблюдение процедур и влияние СУБП эксплуатанта - Системы УВД: такие элементы, как обработка полетных данных, системы связи, системы сигнализации о конфликтных ситуациях с упреждением (STCA), а также взаимодействие между людьми-операторами и авиационными системами и политика ПАНО в отношении закупок - Оборудование воздушных судов: учитываются системы автопилота, приемопередатчики и бортовая система предупреждения столкновений (ACAS), а также эксплуатационные характеристики воздушных судов (например, скорость набора высоты) и их физические размеры - Системы наблюдения: зона действия и качество технологий наблюдения, используемых для мониторинга положения и передвижения воздушных судов - Обработка планов полета: эффективность и надежность процессов, связанных с представлением, утверждением и распространением планов полета - Структура воздушного пространства: сложность структуры воздушного пространства, схемы маршрутов и протяженность контролируемого или неконтролируемого воздушного пространства и близость районов военных действий или учебных полигонов - Полеты в неблагоприятных условиях окружающей среды, которые могут повлиять на управление конфликтными ситуациями и предотвращение столкновений - RFI для GNSS
RE	- Неэффективные SOP - Несоблюдение SOP - Посадка с большой посадочной дистанцией/посадка за пределами точки приземления/посадка с "козлением"/жесткая посадка/посадка с отклонением от центра осевой/посадка с углом упреждения сноса - Заход на посадку в неустановившемся режиме - Не отвечающее требованиям представление данных о состоянии поверхности ВПП - Неправильное построение схем захода на посадку - Недостаточный контроль со стороны регулирующего органа
	- Полеты в условиях низкой видимости - Сложные или неадекватные план аэродрома, оборудование и указатели - Разнообразие и сложность движения (например, несколько одновременных выходов в створ ВПП) - Условные диспетчерские разрешения; - Одновременное использование пересекающихся ВПП;

	– Поздняя выдача разрешения на вылет или поздние изменения к нему – Непреднамеренные отклонения летным и наземным персоналом от разрешений УВД – Использование фразеологии (например, нестандартной или стандартной; перепутывание позывных) – Одновременное использование более одного языка для общения с УВД – Уровень знания английского языка – Неадекватная программа обучения и оценки действий водителей в зоне маневрирования
--	--

Раздел 4

ГЛОБАЛЬНЫЕ ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ПРОБЛЕМЫ

4.1. Общие положения

4.1.1 В дополнение к глобальным эксплуатационным факторам риска в области безопасности полетов, перечисленным в Глобальном плане обеспечения безопасности полетов (ГПБП), ИКАО определила глобальные организационные проблемы. Организационные проблемы — это системные проблемы, которые учитывают влияние организационных аспектов (таких как организационная культура; правила и процедуры; отбор и подготовка персонала; и распределение ресурсов) на возможности государства по контролю за безопасностью полетов и управлению ею. В контексте ГПБП "организация" в первую очередь относится к государственным органам, связанным с авиацией, таким как ведомство гражданской авиации и полномочный орган по расследованию авиационных происшествий. Однако в региональном или национальном контексте организации могут также включать в себя поставщиков обслуживания, таких как эксплуатанты воздушных судов, поставщики обслуживания воздушного движения, утвержденные организации по подготовке авиационных специалистов, утвержденные организации по техническому обслуживанию и эксплуатанты аэродромов.

4.1.2 Необходимо определить и решить организационные проблемы, чтобы улучшить возможности государства по контролю за безопасностью полетов и управлению ею и, в конечном итоге, повысить уровень безопасности полетов в целом. ИКАО определяет восемь КЭ в системе контроля за безопасностью полетов. Эти КЭ охватывают весь спектр деятельности гражданской авиации. Они являются основой, на которой зиждется эффективная система контроля за безопасностью полетов. Восемь КЭ показаны на рис.4-1.

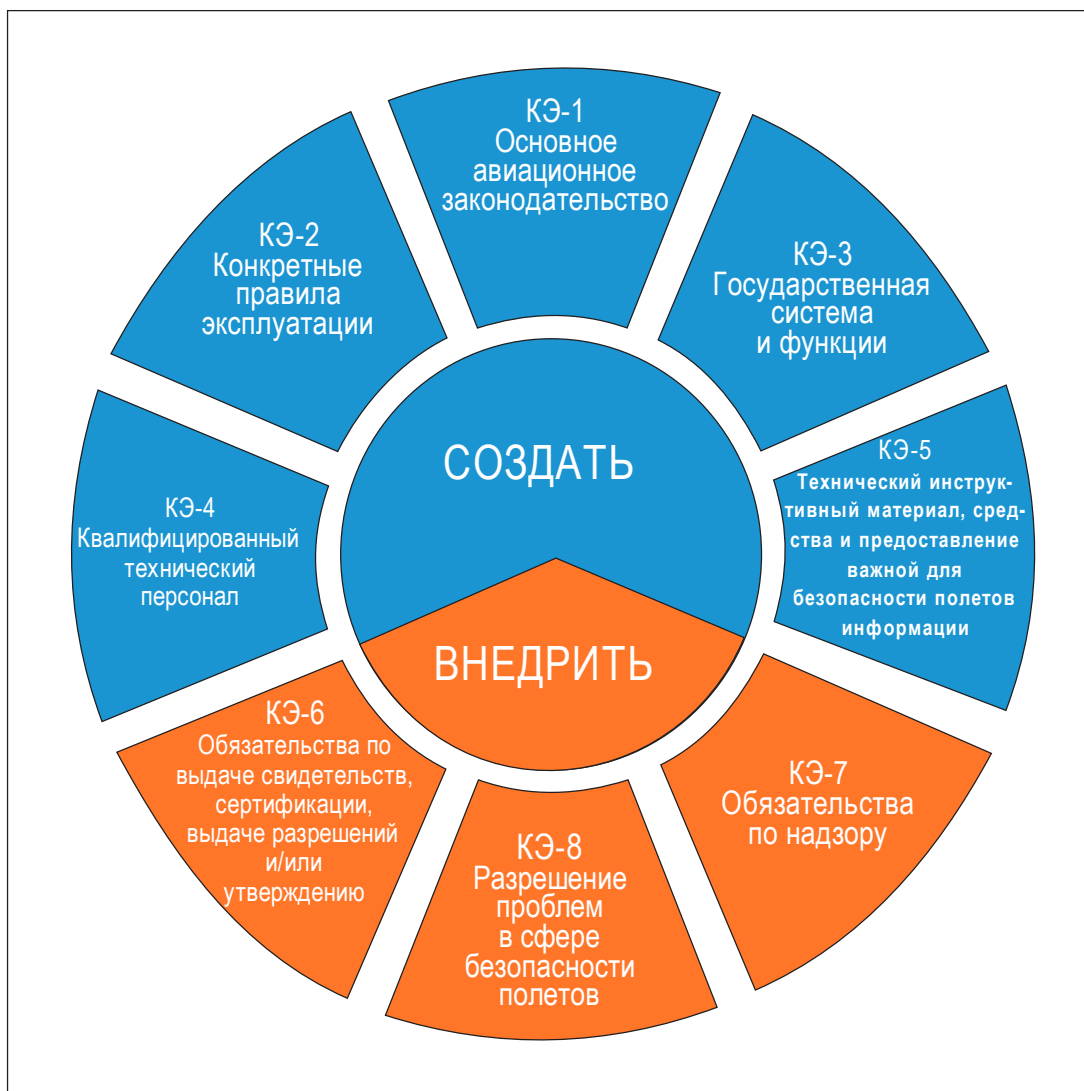


Рис. 4-1. Критические элементы (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов

4.1.3 Кроме того, ИКАО определяет области проверки (АА), относящиеся к областям гражданской авиации, охватываемым проверками и подтверждениями МНМ УППКБП. Эти области проверки определены в *Руководстве по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов* (Doc 9735).

4.1.4 С помощью МНМ УППКБП ИКАО оценивает возможности государства по контролю за обеспечением безопасности полетов, рассчитанные для каждого КЭ, каждой АА или в качестве общего показателя. Эта оценка называется "показателем эффективной реализации" или "EI". EI выражается в процентах. Он является показателем способности государства осуществлять контроль за безопасностью полетов. Основным инструментом, используемым в УППКБП для оценки уровня эффективности внедрения государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов, являются вопросы протокола (ВП). Кроме того, подмножеством ВП являются приоритетные вопросы протокола (ПВП), которые, в случае их признания неудовлетворительными, могут свидетельствовать об отсутствии у государства возможности эффективно выявлять и/или устранять

недостатки в области безопасности полетов и основные недостатки процесса расследования авиационных происшествий и, следовательно, о его неспособности осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов или надлежащее расследование авиационных происшествий. Перечень вопросов протокола размещен на онлайн-платформе (OLF) МНМ УППКБП по адресу: www.icao.int/safety/CMAForum/Pages/default.aspx.

4.1.5 Недостатки, связанные с определенными КЭ и АА, характерны для большинства государств во всех регионах. Эти недостатки рассматриваются в качестве основных проблем, вызывающих обеспокоенность, и определяются в ГПБП как глобальные проблемы безопасности полетов ввиду их воздействия на способность государств выполнить свои обязательства по контролю за обеспечением безопасности полетов, что сказывается на состоянии безопасности полетов на глобальном уровне.

4.2 КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОГО КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ НА ГЛОБАЛЬНОМ УРОВНЕ

4.2.1 Для выявления системных проблем, считающихся глобальными организационными проблемами, ИКАО провела анализ, руководствуясь критериями, определенными в *Стандартизированной системе выявления организационных проблем* (см. документ Doc 10131). Эти критерии включают в себя, в частности, агрегированный статус систем и возможностей государств по контролю за обеспечением безопасности полетов на глобальном уровне; учет региональных организационных задач при постановке глобальных; внедрение и ведение государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП).

4.2.2 В качестве основного источника для анализа была использована информация, сгенерированная на онлайн-платформе МНМ УППКБП. В число основных проанализированных аспектов вошли:

- a) пять ПВП с наименьшим количеством баллов по комбинации АА и КЭ в мире исходя из консолидированной глобальной "Тепловой карты";
- b) ВП, используемые для оценки организации гражданской авиации и системы и функций государства (ORG/CE-3) на глобальном уровне;
- c) ПВП с наименьшим количеством баллов в мире;
- d) организационные проблемы, которые указаны в нескольких РПБП;
- e) результаты, полученные с помощью инструмента самооценки ГосПБП (на онлайн-платформе) и приложения для анализа недостатков ГосПБП (в Комплексной системе по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов (iSTARS)).

4.2.3 Основные выводы анализа включали в себя следующие:

- a) в число пяти ПВП с наименьшим количеством баллов по комбинации АА и КЭ в мире (по возрастанью) вошли:
 - 1) расследование авиационных происшествий и инцидентов и квалифицированный технический персонал (AIG/КЭ-4);
 - 2) аэродромы и наземные средства и квалифицированный технический персонал (AGA/КЭ-4);
 - 3) аэродромы и наземные средства и разрешение проблем в сфере безопасности полетов (AGA/КЭ-8);

- 4) расследование авиационных происшествий и инцидентов и разрешение проблем в сфере безопасности полетов (AIG/КЭ-8);
 - 5) производство полетов воздушных судов и обязательства по наблюдению (OPS/КЭ-7) – относятся конкретно к опасным грузам;
- b) для ВП, используемых для оценки ORG/КЭ-3:
- 1) ВП 2.051 (единственный ПВП в этом комплекте) направлен на создание и внедрение государством механизма, обеспечивающего наличие у каждого полномочного органа по контролю за обеспечением безопасности полетов достаточных финансовых ресурсов для выполнения своих национальных и международных обязательств. Глобальный показатель составил 67,57 процента, что ниже глобального общего показателя EI на момент проведения данного анализа;
 - 2) ВП 2.053 касается создания государством механизма, обеспечивающего наличие у каждого полномочного органа по контролю за обеспечением безопасности полетов достаточного количества персонала для выполнения своих национальных и международных обязательств. Глобальный показатель составил 41,71 процента.
 - 3) ВП 2.103 акцентирует внимание на возможности каждого полномочного органа по контролю за обеспечением безопасности полетов/органа по расследованию привлекать, нанимать и удерживать достаточно квалифицированный/опытный технический персонал. Глобальный показатель составил 53,51 процента;
- c) самый низкий показатель ПВП в мире был зафиксирован в комбинации АА и КЭ основного авиационного законодательства и правил гражданской авиации и конкретных правил эксплуатации (LEG/КЭ-2):
- 1) В PQ 1.205 рассматривается установление и осуществление государством процесса выявления и публикации в сборнике аэронавигационной информации (AIP) государства существенных различий между Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS)/Правилами аэронавигационного обслуживания (PANS)/дополнительными региональными правилами (SUPPS) и нормативными актами и практикой государства, относящимися конкретно к AIP;
- d) организационные проблемы, отмеченные в нескольких РПБП;
- 1) в трех из шести РПБП в качестве региональных организационных проблем указаны нехватка ресурсов и опыта, а также человеческий фактор и компетентность персонала;
- e) результаты, полученные с помощью инструмента самооценки ГосПБП (на онлайн-платформе) и приложения для анализа недостатков ГосПБП;
- 1) невозможно было установить уровень развития ГосПБП среди государств с помощью самооценки ГосПБП (из-за отсутствия информации на момент проведения настоящего анализа);
 - 2) приложение для анализа недостатков ГосПБП показало, что менее пяти процентов государств самостоятельно сообщили о достижении уровня 4 ("внедрение ГосПБП завершено") в соответствии с уровнями приложения.

4.3 ГЛОБАЛЬНЫЕ ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ПРОБЛЕМЫ

На основании результатов анализа были определены следующие пять глобальных организационных проблем для издания ГПБП 2026–2028 гг. Они считаются первоочередными в международном контексте, поскольку влияют на возможности государств по контролю за обеспечением безопасности полетов и управлению безопасностью полетов и, следовательно, на безопасность полетов на глобальном уровне. Глобальные организационные проблемы в 2026–2028 гг. представляют собой следующие:

- a) отсутствие достаточных финансовых ресурсов, необходимых полномочным органам, отвечающим за обеспечение безопасности полетов, для выполнения своих национальных и международных обязательств;
 - b) нехватка квалифицированного технического персонала, в первую очередь сотрудников по расследованию авиационных происшествий и инспекторов аэродромов;
 - c) отсутствие нормативного процесса по решению вопросов обеспечения безопасности полетов, в первую очередь связанных с эксплуатацией аэродромов;
 - d) низкий уровень реализации Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) на глобальном уровне;
 - e) недостатки при сборе, анализе и обмене данными и информацией о безопасности полетов в поддержку деятельности по управлению безопасностью полетов.
-

Раздел 5

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

5.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

5.1.1 ГПБП включает в себя ряд целей и задач в области управления безопасностью полетов, а также показатели для мониторинга процесса их достижения. Кроме этого в *Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов* (Дос 10161) представлены инициативы по повышению безопасности полетов (SEI), которые были разработаны для содействия достижению каждой из целей и задач, описанных в этом разделе.

5.1.2 Цели ГПБП являются результатами, на достижение которых направлены усилия в области обеспечения безопасности полетов. Цели ГПБП сформулированы в виде конечных результатов высокого уровня, которые должны быть достигнуты государствами, регионами и отраслью как часть глобальной стратегии обеспечения безопасности полетов.

5.1.3 В цели ГПБП включены 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).

5.1.4 Каждая из задач ГПБП также включает примеры показателей, которые заинтересованные стороны могут использовать для оценки прогресса на пути к достижению соответствующей цели. Показатели предоставляют доказательства получения желаемых конечных результатов и оценивают прогресс деятельности по выполнению задач ГПБП. Они сформулированы на основе количественных данных (например, в виде числа или процентного отношения). В конечном счете показатели ГПБП используются для оценки достижения целей ГПБП.

5.1.5 Цели, задачи и примеры показателей ГПБП издания 2026–2028 гг. были получены на основании анализа, описанного в разделах 3 и 4, в котором определяются глобальные проблемы в области безопасности полетов, требующие принятия мер на международном, региональном и национальном уровнях для повышения уровня безопасности полетов. В приведенном ниже разделе содержится подробная информация о каждой из целей и задач, а также о связанных с ними показателях.

5.2 ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ И ПОКАЗАТЕЛИ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

5.2.1 ГПБП ставит своей желательной целью в области безопасности полетов свести к нулю число погибших при коммерческих перевозках к 2030 году и в дальнейшем поддерживать такой уровень в соответствии со своим видением. Данную желательную цель в области безопасности полетов дополняет ряд целей, задач и показателей. Они представлены в таблице 5-1. Большинство целей и задач в издании ГПБП 2026–2028 гг. остались теми же, что были в предыдущих двух изданиях. Это необходимо для обеспечения стабильности и преемственности плана, а также его влияния на существующие РПБП и НПБП, а также на все SEI, которые уже реализуются на региональном и национальном уровнях. Цели и задачи ГПБП издания 2026–2028 гг. уделяют

внимание основным эксплуатационным факторам риска для безопасности полетов и организационным проблемам, с которыми сталкиваются государства и регионы, и призваны послужить катализатором для их решения.

5.2.2 Несколько факторов рассматривались при принятии решения о том, какие конкретные действия следует предпринять для каждой поставленной задачи (другими словами, продлить срок выполнения; завершить ее выполнение в конце предыдущего цикла ГПБП; добавить новую задачу взамен завершенной). Основным условием сохранения поставленной ранее задачи была ее актуальность в свете новых выявленных глобальных проблем в сфере обеспечения безопасности полетов (представленных в разделах 3 и 4). Другим фактором является положение дел с выполнением задач, исходя из анализа имеющихся данных, прежде всего статистики авиационных происшествий и информации, имеющейся на онлайн-платформе (OLF) механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП) и в Комплексной системе по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов (iSTARS). Кроме того, учитывалась взаимозависимость задач. Некоторые задачи предусматривают постепенное улучшение или поэтапный подход; в связи с этим сроки выполнения одной задачи в некоторых случаях напрямую влияют на другую. Например, регионам будет необходимо в первую очередь определить государства, нуждающиеся в помощи для решения проблем обеспечения безопасности полетов, после чего они смогут оказать необходимую помощь.

5.2.3 *Цель 1* ГПБП заключается в постоянном снижении эксплуатационных рисков для безопасности полетов. Эта цель учитывает эксплуатационные проблемы в сфере безопасности полетов, последствия которых государства, регионы и отрасль должны смягчить в рамках своих региональных (РПБП) и национальных планов обеспечения безопасности полетов (НПБП). Были поставлены новые задачи, конкретно касающиеся G-HRC и других глобальных категорий событий риска (как представлено в разделе 3). Масштаб задач также был расширен, чтобы учесть серьезные инциденты и использовать скользящее среднее за пять лет для определения тенденций за конкретный период¹.

5.2.3.1 *Задача 1.1* призывает государства, регионы и отрасль к 2028 году снизить коэффициент аварийности в мире и в каждом регионе ИКАО. Это снижение измеряется с помощью скользящего среднего за пять лет и использования 2025 года в качестве базового. С этой задачей связаны следующие показатели: коэффициент аварийности (количество авиационных происшествий на миллион вылетов); частота несчастных случаев со смертельным исходом (количество несчастных случаев со смертельным исходом на миллион вылетов); и коэффициент смертности (количество смертельных случаев на миллиард перевезенных пассажиров).

5.2.3.2 *Задача 1.2* призывает государства, регионы и отрасли к 2028 году снизить количество авиационных происшествий и серьезных инцидентов во всем мире и в каждом регионе ИКАО в каждой из пяти G-HRC (указанных в разделе 3.3). Это снижение измеряется с помощью скользящего среднего за пять лет и использования 2025 года в качестве базового. С этой задачей связаны следующие показатели: коэффициент аварийности по G-HRC; количество серьезных инцидентов по G-HRC; процентная доля авиационных происшествий, связанных с G-HRC, по сравнению с общим количеством авиационных происшествий; и процентная доля серьезных инцидентов, связанных с G-HRC, по сравнению с общим количеством серьезных инцидентов.

5.2.3.3 *Задача 1.3* призывает государства, регионы и отрасль снизить к 2028 году коэффициент аварийности и количество серьезных происшествий, связанных с другими категориями событий риска (определенными в разделе 3.4), во всем мире и в каждом регионе ИКАО. Это снижение измеряется с помощью скользящего среднего

¹ Скользящее среднее за пять лет — это среднее значение, рассчитываемое каждый год на основе данных за предыдущие пять лет. Оно дает более реалистичную картину за счет уменьшения влияния выбросов в данных, сглаживания кривой тренда. Оно помогает выявлять тенденции, которые трудно обнаружить иным образом. Например, в 2026 году базовое пятилетнее скользящее среднее за 2025 год рассчитывается на основе данных за 2021, 2022, 2023, 2024 и 2025 годы. В следующем году скользящее среднее за 2026 год будет рассчитано на основе данных за 2022, 2023, 2024, 2025 и 2026 годы.

за пять лет и использованием 2025 года в качестве базового. С этой задачей связаны следующие показатели: коэффициент аварийности по другим глобальным категориям событий риска; частота серьезных происшествий по другим категориям событий глобального риска; количество несчастных случаев со смертельным исходом по другим глобальным категориям событий риска; коэффициент смертности по другим глобальным категориям событий риска; уровень травматизма (то есть количество травм на миллиард перевезенных пассажиров).

5.2.4 *Цель 2* касается отдельно взятых государств и направлена на укрепление их потенциала в области контроля за обеспечением безопасности полетов. Эта цель призывает все государства повысить уровень эффективной реализации своих систем контроля за обеспечением безопасности полетов за счет решения конкретных проблем, стоящих перед ними. Для решения этих конкретных проблем были поставлены новые задачи в соответствии с глобальными организационными проблемами, выявленными в ходе анализа, в основном это нехватка финансовых ресурсов, квалифицированного технического персонала и нормативного процесса для решения вопросов обеспечения безопасности полетов (как представлено в разделе 4.3). Задачи касаются конкретных критических элементов (КЭ) и областей проверки (АА) на основе анализа результатов УППКБП. Они направлены на то, чтобы сосредоточить внимание государств, с учетом их ограниченных ресурсов, на конкретных вопросах, подлежащих решению.

5.2.4.1 *Задача 2.1* призывает все государства взять на себя обязательства в рамках своих НПБП по выделению к 2028 году достаточных финансовых ресурсов каждому органу по контролю за обеспечением безопасности полетов для выполнения национальных и международных обязательств, при этом не менее 70 процентов государств должны располагать достаточными финансовыми ресурсами. УППКБП содержит специальный вопрос протокола (PQ 2.051), который относится к этому обязательству. Этот недостаток был выявлен в ходе анализа глобальных проблем безопасности полетов, который подтвердил, что отсутствие достаточных финансовых ресурсов у органов по контролю за обеспечением безопасности полетов не позволяет им выполнять национальные и международные обязательства. В качестве минимального целевого показателя был выбран 70-процентный, а не 100-процентный, показатель, поскольку он представлял собой среднемировой показатель (в качестве базового уровня) на момент проведения анализа. Одним из показателей, связанных с этой задачей, является процент государств с "удовлетворительным" рейтингом по ВП 2.051 УППКБП.

5.2.4.2 *Задача 2.2* призывает все государства улучшить свои показатели эффективной реализации (EI), касающиеся квалифицированного технического персонала (КЭ-4), в двух конкретных областях и с конкретными результатами: по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (AIG) и по аэродромам и наземным средствам (AGA), соответственно, с дальнейшим обязательством о том, что к 2028 году ни одно государство не будет иметь показатель ниже базового глобального среднего уровня, рассчитанного с использованием 2025 года в качестве базового. Это связано с выводами анализа глобальных проблем безопасности полетов, в ходе которого в государствах была выявлена нехватка квалифицированного технического персонала, в первую очередь расследователей авиационных происшествий и инспекторов аэродромов. Показателями, связанными с этой задачей, являются количество государств, которые соответствуют показателю EI для комбинаций КЭ-4/AIG и КЭ - 4/AGA.

5.2.4.3 *Задача 2.3* призывает все государства повысить свой показатель EI в деле решения вопросов безопасности полетов (КЭ-8) в области AGA, а также взять на себя дополнительное обязательство, чтобы к 2028 году ни одно государство не имело показателя ниже глобального базового среднего, рассчитанного с использованием 2025 года в качестве такого базового года. Это связано с выводами анализа глобальных проблем безопасности полетов, в ходе которого было выявлено отсутствие нормативного процесса для решения проблем безопасности полетов, в первую очередь связанных с эксплуатацией аэродромов. Одним из показателей, связанных с этой задачей, является количество государств, которые соответствуют показателю EI для комбинации КЭ-8/AGA.

5.2.5 *Цель 3* предназначена для отдельно взятых государств и предусматривает создание государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) и управление ими в соответствии с Приложением 19 "Управление безопасностью полетов". Были подготовлены новые задачи для соответствия Приложению 19 и содействия эффективному внедрению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS),

связанных с ГосПБП, которые включают в себя концепцию постоянного совершенствования ГосПБП. Основное внимание обновленных задач направлено на самооценку государств для определения базового уровня реализации ГосПБП, и они призывают к совершенствованию подхода к реализации и постоянному улучшению этих программ.

5.2.5.1 *Задача 3.1* призывает все государства к 2026 году оценить уровень внедрения своих ГосПБП. Это связано с результатами анализа глобальных проблем безопасности полетов, который выявил низкий уровень внедрения ГосПБП на глобальном уровне. Необходимо получить больше информации от государств, чтобы лучше понять ход внедрения ими своих ГосПБП и проблемы, с которыми они сталкиваются при создании программы. Для этого наиболее адекватным инструментом признана самооценка ГосПБП, провести которую можно на онлайн-платформе МНМ УППКБП. Все государства должны провести самооценку, даже если они еще не приступили к осуществлению ГосПБП, поскольку в результате такой оценки они все равно получают полезную информацию. Одним из показателей, связанных с этой задачей, является процент государств, завершивших самооценку ГосПБП на основе вопросов протокола на онлайн-платформе МНМ УППКБП.

5.2.5.2 *Задача 3.2* использует результаты проведенной самооценки в задаче 3.1 и призывает все государства создать ГосПБП к 2028 году. Это связано с теми же результатами анализа глобальных проблем безопасности полетов, которые были отмечены в отношении предыдущей задачи. Создание ГосПБП включает в себя создание системы сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS) в целях сбора, хранения, агрегирования, обработки и анализа данных и информации о безопасности полетов. Созданная система SDCPS позволяет государствам устранять недостатки процесса сбора, анализа и обмена данными и информацией о безопасности полетов (как представлено в разделе 4.3) и обеспечивает основу для сбора оперативной информации о безопасности полетов в поддержку деятельности по управлению безопасностью полетов. Показатели, связанные с данной задачей, включают в себя процентную долю государств, создавших ГосПБП, и процентную долю государств, создавших SDCPS. Кроме того, еще один показатель указывает на необходимость создания государствами средств защиты данных и информации, собранных для целей управления безопасностью полетов, в качестве ключевого фактора, способствующего созданию ГосПБП.

5.2.5.3 Инструктивные указания по созданию и управлению ГосПБП с помощью таких средств, как оценка уровня развития, представлены в *Руководстве по управлению безопасностью полетов* (Doc 9859). Периодическая оценка уровня развития предназначена для того, чтобы обеспечить государству уверенность в том, что по мере совершенствования ГосПБП она отвечает своему назначению и эффективно достигает заявленных целей и задач в области безопасности полетов.

5.2.6 *Цель 4* относится к регионам (указанным в ГПБП) и призывает государства укреплять сотрудничество на региональном и национальном уровнях для решения вопросов обеспечения безопасности полетов. Эта цель, основное внимание которой ранее было направлено в основном на расширение регионального сотрудничества, была расширена и теперь включает в себя сотрудничество на национальном уровне для решения проблем безопасности полетов (в соответствии с теми, которые определены в ГПБП). Задачи в рамках данной цели предусматривают предоставление полномочий регионам по определению и оказанию помощи отдельно взятым государствам во внедрении механизмов для решения проблем обеспечения безопасности полетов. Это должно способствовать достижению целей ГПБП на региональном и национальном уровнях, тем самым способствуя повышению уровня безопасности полетов во всем мире.

5.2.6.1 *Задача 4.1* призывает все регионы до 2026 года определить государства, нуждающиеся в помощи для решения проблем обеспечения безопасности полетов. 2026 год был выбран потому, что он представляет собой конец первого года текущего цикла ГПБП. Это предоставляет государствам, нуждающимся в помощи, достаточное время для достижения других целей ГПБП, намеченных на 2028 год. Показателем, связанным с данной задачей, является процентная доля государств в каждом регионе, нуждающихся в помощи для решения каждой из конкретных глобальных проблем обеспечения безопасности полетов, как это определено в разделах 3 и 4. Эта задача связана с задачей 4.2.

5.2.6.2 *Задача 4.2* призывает все регионы содействовать оказанию необходимой помощи государствам, определенным в рамках задачи 4.1, для решения проблем безопасности к 2028 году – последнему году текущего цикла ГПБП. Данная задача связана с задачей 4.1 и представляет собой двухэтапный подход к укреплению сотрудничества на региональном и национальном уровнях для решения проблем безопасности полетов, определенных в рамках данной задачи. В течение трехлетнего цикла ГПБП у регионов есть время оказать адресную помощь государствам, которые в соответствии с предыдущей задачей были определены как нуждающиеся в помощи, с тем, чтобы они смогли выполнить задачи ГПБП, поставленные на 2028 год. Показателем, связанным с данной задачей, является процентная доля государств в каждом регионе, получающих необходимую помощь для решения каждой из ранее выявленных конкретных проблем обеспечения безопасности полетов.

5.2.6.3 *Задача 4.3* призывает все регионы в целях планирования мер по обеспечению безопасности полетов внедрить механизм, позволяющий использовать информацию об эксплуатационных факторах риска для безопасности полетов и новых проблемах. Эта задача направлена на наращивание потенциала каждой из RASG по управлению факторами риска для безопасности полетов с тем, чтобы лучше подготовить их к выявлению и решению региональных вопросов обеспечения безопасности полетов. Связанные с этой задачей показатели включают в себя количество сообщений, полученных через защищенный портал по возникающим проблемам и категориям эксплуатационных рисков в области безопасности полетов, процентное отношение SEI, реализованных RASG, и количество регионов, внедривших этот механизм для использования информации об эксплуатационных факторах риска для безопасности полетов и возникающих проблемах.

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

5.2.7 *Цель 5* ориентирована на государства и регионы и направлена на совершенствование процесса планирования мер обеспечения безопасности полетов. Эта новая цель и ее задачи соответствуют резолюции А41-6 Ассамблеи и служат основой для разработки, пересмотра и реализации стратегии обеспечения безопасности полетов на национальном и региональном уровнях в соответствии с текущим изданием ГПБП.

5.2.7.1 *Задача 5.1* призывает все регионы опубликовать к 2026 году, т.е. к концу первого года текущего цикла ГПБП, обновленный РПБП с учетом издания ГПБП 2026–2028 гг. РПБП рассматривают вопросы эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов и решения организационных проблем. Публикация текущего РПБП как документа, отражающего стратегические вопросы управления безопасностью полетов на региональном уровне, предполагает в рамках разработки и реализации этого плана выделение ресурсов для реализации SEI. Важно отметить, что все регионы публикуют РПБП, но его следует обновлять в соответствии с последней редакцией ГПБП, чтобы продемонстрировать долгосрочную устойчивость и непрерывность процесса регионального планирования. Это дает регионам достаточно времени для пересмотра региональной стратегии обеспечения безопасности полетов и соответствующего(их) плана (планов) действий для выполнения других задач ГПБП, поставленных на 2026–2028 гг. Показателем выполнения этой задачи является количество регионов, опубликовавших обновленный РПБП; количество РПБП, разработанных при участии отрасли, и количество регионов, сообщающих о предоставлении отрасли информации о безопасности полетов для оказания помощи в разработке РПБП.

5.2.7.2 *Задача 5.2* призывает все государства опубликовать к 2027 году обновленные НПБП, учтя в них требования ГПБП издания 2026–2028 гг. и своих соответствующих РПБП. Важно отметить, что государства, опубликовавшие НПБП, должны обновить их в соответствии с последними изданиями соответствующих РПБП и ГПБП. Хотя в идеале как РПБП, так и НПБП должны быть пересмотрены после публикации последней редакции ГПБП; для этой задачи был выбран 2027 год, чтобы предоставить достаточно времени для публикации обновленных РПБП в соответствии с задачей 5.1. Показатели, связанные с этой задачей, включают в себя количество государств, опубликовавших обновленные НПБП; количество РПБП, разработанных с консультационной помощью отрасли; количество государств, сообщающих о предоставлении отрасли информации о безопасности полетов для оказания помощи в разработке НПБП.

5.2.8 *Цель 6* направлена на то, чтобы отрасль (как она определена в ГПБП) расширила использование отраслевых программ оценки и программ обмена данными о безопасности полетов. Эта цель признает важность таких программ для оказания помощи поставщикам обслуживания в улучшении их показателей в области безопасности полетов и повышении готовности к прохождению проверок по соблюдению положений. Несмотря на то что наличие отраслевых программ оценки не отменяет необходимости осуществления государствами контроля за обеспечением безопасности полетов, ИКАО признает важность таких программ, оказывающих положительное воздействие на эксплуатационную безопасность, для поставщиков обслуживания.

5.2.8.1 *Задача 6.1* призывает представителей отрасли сохранить до 2028 года нарастающую тенденцию к использованию ими отраслевых программ оценки и обмена данными о безопасности полетов. Показателями, связанными с данной задачей, являются количество поставщиков обслуживания, участвующих в соответствующих признанных ИКАО отраслевых программах оценки, а также участвующих в отраслевых программах обмена данными о безопасности полетов.

5.2.8.2 Для целей ГПБП признанные ИКАО отраслевые программы оценки включают в себя следующие:

- a) программу по совершенствованию безопасности полетов в аэропортах (APEX) Международного совета аэропортов (МСА);
- b) оценку развития функциональных возможностей Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) и Европейской организации по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ) в рамках стандарта совершенствования систем управления безопасностью полетов;
- c) базовый стандарт авиационного риска (BARS) Всемирного фонда безопасности полетов (FSF);
- d) программу проверок эксплуатационной безопасности (IOSA) Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА);
- e) программу ИАТА по проверке безопасности наземных операций (ISAGO);
- f) международный стандарт производства полетов воздушных судов деловой авиации (IS-BAO) Международного совета деловой авиации (МСДА);
- g) Международный стандарт обслуживания воздушных судов деловой авиации (IS-BAH).

5.2.8.3 Дополнительные инструктивные указания и примеры отраслевых программ обмена данными о безопасности полетов можно найти в *Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов* (Дос 10161).

Таблица 5-1. Цели, задачи и показатели ГПБП

<i>Желательная цель ИКАО в области безопасности полетов "ноль погибших к 2030 году и в последующие годы"</i>			
<i>Цель</i>	<i>Задача</i>		<i>Примеры показателей</i>
<i>Цель 1: добиваться постоянного</i>	1.1	К 2028 году государствам, регионам и отрасли снизить коэффициент	Коэффициент аварийности (количество авиационных происшествий на миллион вылетов).

Желательная цель ИКАО в области безопасности полетов "ноль погибших к 2030 году и в последующие годы"			
Цель	Задача		Примеры показателей
снижения эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов		аварийности в мире и в каждом регионе ИКАО ²	- Количество несчастных случаев со смертельным исходом (количество авиационных происшествий со смертельным исходом на миллион вылетов). - Коэффициент смертности (число погибших на миллиард перевезенных пассажиров)
	1.2	К 2028 году государства, регионы и отрасль должны снизить коэффициент аварийности и количество серьезных инцидентов по каждой глобальной категории событий повышенного риска (G-HRC) на глобальном уровне и в каждом регионе ИКАО ²	- Коэффициент аварийности по G-HRC - Количество серьезных инцидентов по G-HRC - Процентная доля авиационных происшествий, связанных с G-HRC, по сравнению со всеми авиационными происшествиями - Процентная доля серьезных инцидентов, связанных с G-HRC, по сравнению со всеми серьезными инцидентами
	1.3	К 2028 году государства, регионы и отрасль должны снизить коэффициент аварийности и количество серьезных инцидентов, связанных с другими глобальными категориями событий риска, на глобальном уровне и в каждом регионе ИКАО	- Коэффициент аварийности по другим глобальным категориям событий риска - Количество серьезных инцидентов по другим глобальным категориям событий риска - Количество несчастных случаев со смертельным исходом по другим глобальным категориям событий риска - Коэффициент смертности по другим глобальным категориям событий риска - Число травм на количество перевезенных пассажиров (показатель травматизма).
Цель 2: повышать потенциал государств в области контроля за обеспечением безопасности полетов	2.1	К 2028 году все государства обязуются разработать национальные планы обеспечения безопасности полетов, в которых каждому органу контроля за обеспечением безопасности полетов будут выделены финансовые ресурсы, достаточные для	Процентная доля государств с оценкой "удовлетворительно" по вопросу протокола (ВП) 2.051 Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)³

² Используя среднее скользящее значение за 5 лет и 2025 год в качестве базового.

² Используя среднее скользящее значение за 5 лет и 2025 год в качестве базового

³ Создало и внедрило ли государство механизм, обеспечивающий наличие у каждого органа по контролю за безопасностью полетов достаточных финансовых ресурсов для выполнения своих национальных и международных обязательств?

Желательная цель ИКАО в области безопасности полетов "ноль погибших к 2030 году и в последующие годы"			
Цель	Задача		Примеры показателей
		выполнения национальных и международных обязательств, причем не менее 70 % государств будут располагать достаточными финансовыми ресурсами	
	2.2	К 2028 году все государства должны улучшить свои показатели эффективной реализации (EI), касающиеся квалифицированного технического персонала (КЭ-4) для расследования авиационных происшествий и инцидентов (AIG) и для аэродромов и наземных средств (AGA), соответственно, а также взять дополнительное обязательство добиваться того, чтобы ни одно государство не имело показателя ниже базового глобального среднего ⁴	• Количество государств, которые соответствуют показателю EI, равному или превышающему базовый глобальный средний показатель для КЭ-4/AIG • Количество государств, которые соответствуют показателю EI, равному или превышающему базовый глобальный средний показатель для КЭ-4/AGA
	2.3	К 2028 году все государства должны улучшить свой показатель EI, касающийся разрешения проблем в сфере безопасности полетов (КЭ-8), относящихся к AGA, а также взять дополнительное обязательство добиваться того, чтобы ни одно государство не имело	• Количество государств, которые соответствуют показателю EI, равному или превышающему базовый глобальный средний показатель для КЭ-4/AGA

⁴ Глобальное среднее рассчитывается с использованием 2025 года в качестве базового.

Желательная цель ИКАО в области безопасности полетов "ноль погибших к 2030 году и в последующие годы"			
Цель	Задача		Примеры показателей
		показателя ниже базового глобального среднего ⁴	
Цель 3: разработать эффективные государственные программы по безопасности полетов (ГосПБП) и управлять ими	3.1	К 2026 году все государства должны оценить уровень реализации своих ГосПБП	Процентная доля государств, завершивших самооценку ГосПБП на основе вопросов протокола на онлайн-платформе (OLF) МНМ УППКБП
	3.2	К 2028 году все государства должны создать ГосПБП	- Процентная доля государств, создавших ГосПБП - Процентная доля государств, создавших систему сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS) - Процентная доля государств, внедривших систему защиты данных и информации о безопасности полетов
Цель 4: укреплять сотрудничество на региональном и национальном уровнях для решения проблем безопасности полетов	4.1	К 2026 году все регионы должны определить государства, нуждающиеся в помощи для решения проблем обеспечения безопасности полетов	- Процентная доля государств в каждом регионе, нуждающихся в помощи для решения проблемы нехватки достаточных финансовых ресурсов для выполнения полномочиями органами по контролю за обеспечением безопасности полетов своих национальных и международных обязательств - Процентная доля государств в каждом регионе, нуждающихся в помощи для решения проблемы нехватки квалифицированного технического персонала, в первую очередь расследователей авиационных происшествий и инспекторов аэродромов - Процентная доля государств в каждом регионе, нуждающихся в помощи для решения проблем в сфере безопасности полетов, в первую очередь касающихся операций на аэродроме - Процентная доля государств в каждом регионе, нуждающихся в помощи для решения проблемы низкого уровня реализации ГосПБП - Процентная доля государств в каждом регионе, нуждающихся в помощи для устранения недостатков процесса сбора, анализа данных и информации о безопасности полетов и обмена ими в поддержку деятельности по управлению безопасностью полетов - Процентная доля государств в каждом регионе, нуждающихся в помощи для

Желательная цель ИКАО в области безопасности полетов "ноль погибших к 2030 году и в последующие годы"		
Цель	Задача	
		устранения эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов, включая HRC – Процентная доля государств в каждом регионе, нуждающихся в помощи для решения других вопросов обеспечения безопасности полетов
	4.2	К 2028 году все регионы должны оказать необходимую помощь нуждающимся государствам для решения проблем обеспечения безопасности полетов • Процентная доля государств в каждом регионе, получивших требуемую помощь по решению проблемы нехватки достаточных финансовых ресурсов для выполнения полномочными органами по контролю за обеспечением безопасности полетов своих национальных и международных обязательств – Процентная доля государств в каждом регионе, получивших требуемую помощь для решения проблемы нехватки квалифицированного технического персонала, в первую очередь расследователей авиационных происшествий и инспекторов аэродромов – Процентная доля государств в каждом регионе, получивших требуемую помощь для решения проблем в сфере безопасности полетов, в первую очередь касающихся операций на аэродроме – Процентная доля государств в каждом регионе, получивших требуемую помощь для решения проблемы низкого уровня реализации ГосПБП – Процентная доля государств в каждом регионе, получивших требуемую помощь для устранения недостатков процесса сбора, анализа данных и информации о безопасности полетов и обмена ими в поддержку деятельности по управлению безопасностью полетов – Процентная доля государств в каждом регионе, получивших требуемую помощь для устранения эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов, включая HRC – Процентная доля государств в каждом регионе, получивших требуемую помощь для решения других вопросов обеспечения безопасности полетов

Желательная цель ИКАО в области безопасности полетов "ноль погибших к 2030 году и в последующие годы"			
Цель	Задача		Примеры показателей
	4.3	К 2027 году все регионы должны внедрить механизм, позволяющий использовать информацию об эксплуатационных рисках для безопасности полетов и новых проблемах в целях планирования мер обеспечения безопасности полетов	• Количество государств, зарегистрированных на защищенном портале по возникающим проблемам и эксплуатационным рискам в области безопасности полетов – Число сообщений, полученных через защищенный портал по возникающим проблемам и эксплуатационным рискам в области безопасности полетов – Объем исследований/аналитики, выполненных региональными группами по обеспечению безопасности полетов(RAGS) на основании сообщений, полученных через защищенный портал по возникающим проблемам и эксплуатационным рискам в области безопасности полетов – Процентное соотношение инициатив по повышению уровня безопасности полетов, выполненных RASG – Количество регионов, располагающих механизмом, использующим информацию об эксплуатационных рисках для безопасности полетов и возникающих проблемах
Цель 5: улучшить качество планирования мер обеспечения безопасности полетов	5.1	К 2026 году всем регионам следует опубликовать обновленный региональный план обеспечения безопасности полетов (РПБП), учтя в них требования ГПБП издания 2026–2028 гг.	• Количество регионов, опубликовавших обновленный РПБП – Количество РПБП, разработанных с консультационной помощью отрасли – Количество регионов, сообщающих о предоставлении отрасли информации о безопасности полетов для оказания помощи в разработке РПБП.
	5.2	К 2027 году все государства должны опубликовать обновленные национальные планы обеспечения безопасности полетов (НПБП), учтя в них требования ГПБП издания 2026–2028 гг. и соответствующих РПБП.	– Количество государств, опубликовавших обновленные НПБП – Количество НПБП, подготовленных с консультационной помощью отрасли – Количество государств, сообщающих о предоставлении отрасли информации о безопасности полетов для оказания помощи в разработке НПБП
Цель 6: расширить использование отраслевых программ оценки	6.1	К 2028 году сохранить растущую тенденцию в отрасли к более активному использованию ею отраслевых программ	• Количество поставщиков обслуживания, участвующих в соответствующих, признанных ИКАО отраслевых программах оценки.

Желательная цель ИКАО в области безопасности полетов "ноль погибших к 2030 году и в последующие годы"		
Цель	Задача	
безопасности полетов и обмена данными о безопасности полетов	оценки безопасности полетов и обмена данными о безопасности полетов	Количество поставщиков обслуживания, участвующих в отраслевых программах обмена данными о безопасности полетов

5.3 АДАПТАЦИЯ ЦЕЛЕЙ, ЗАДАЧ И ПОКАЗАТЕЛЕЙ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ К РЕГИОНАЛЬНЫМ И НАЦИОНАЛЬНЫМ ПЛАНАМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

5.3.1 Цели и задачи, представленные в этом разделе, должны служить основой для региональных и национальных целей и задач, которые будут включены, соответственно, в РПБП и НПБП. РПБП и НПБП должны содержать региональные и национальные цели и задачи для управления безопасностью полетов, соответственно, а также ряд показателей для мониторинга прогресса на пути к их реализации. Все они должны быть увязаны с применимыми целями, задачами и показателями ГПБП и при необходимости включать в себя дополнительные цели, задачи и показатели. Будучи частью плана, РПБП или НПБП должны предусматривать разъяснение того, как региональные или национальные цели, задачи и показатели в сфере обеспечения безопасности полетов связаны с ГПБП (это может достигаться путем размещения ссылок на цели, задачи и показатели ГПБП. Инструктивные указания по подготовке РПБП и НПБП представлены в *Руководстве по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов* (Дос 10131).

5.3.2 При адаптации ГПБП, соответственно, на региональном и национальном уровне регионы и государства могут использовать показатели ГПБП для разработки региональных и национальных показателей, указываемых в РПБП и НПБП. Однако не все показатели, указанные в ГПБП, необходимо дублировать в РПБП или НПБП. Инструктивные указания по разработке показателей РПБП и НПБП на основе показателей ГПБП представлены в *Руководстве по мониторингу внедрения региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов* (Дос 10162).

5.4 АДАПТАЦИЯ ИНИЦИАТИВ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ К РЕГИОНАЛЬНЫМ И НАЦИОНАЛЬНЫМ ПЛАНАМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

5.4.1 В глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов представлены SEI для государств, регионов и отрасли для работы по каждой цели и задаче, перечисленных в этом разделе. Дорожная карта предлагает гибкий подход к реализации НПБП или РПБП в соответствии с ГПБП, предоставляя план действий по решению организационных проблем и устранению эксплуатационных рисков для безопасности полетов.

5.4.2 ИКАО разработала ряд SEI, которые включают в себя меры, направленные на устранение или уменьшение эксплуатационных рисков для безопасности полетов, перечисленных в разделе 3. Эти SEI лежат в основе дорожной карты эксплуатационных рисков для безопасности полетов (OPS), содержащейся в *Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов* (Дос 10161). ИКАО также разработала ряд SEI, которые

включают в себя меры по решению организационных проблем, перечисленных в разделе 4. Эти SEI формируют дорожную карту решения организационных проблем (ORG), также содержащуюся в Дос 10161.

5.4.3 SEI на региональном и национальном уровнях в РПБП и НПБП должны осуществляться на основе рабочих договоренностей в рамках деятельности RASG и существующих возможностей государств по контролю за обеспечением безопасности полетов и, соответственно, систем управления безопасностью полетов (SMS) их соответствующих поставщиков обслуживания.

5.4.4 Как минимум, государства и регионы должны определить надлежащие SEI для решения своих соответствующих проблем обеспечения безопасности полетов. SEI могут быть разработаны на основе глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов для достижения региональных и национальных целей в области безопасности полетов, представленных в РПБП и НПБП, соответственно. Некоторые региональные или национальные SEI должны увязываться со всеобъемлющими SEI на глобальном уровне и способствовать повышению уровня безопасности полетов на национальном, региональном и глобальном уровнях.

Примечание. Руководства, перечисленные в этом разделе, представлены на сайте ИКАО по адресу www.icao.int/gasp.

5.5 ВОЗНИКАЮЩИЕ ПРОБЛЕМЫ И ФАКТОРЫ РИСКА ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

5.5.1 Возникающие проблемы включают в себя новые концепции полетов, новые технологии, изменения в государственной политике, новые бизнес-модели или идеи, которые могут повлиять на безопасность полетов в будущем и в отношении которых не имеется достаточных данных для проведения типового, основанного на фактических данных анализа. Ввиду недостатка данных возникающие проблемы нельзя автоматически квалифицировать как эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов. Например, более широкое использование искусственного интеллекта (ИИ) в сфере автоматизации и в критически важных для безопасности полетов видах деятельности может облегчить внедрение инноваций в этой области, но его интеграция также создает потенциальные новые опасности в авиационной системе. Важно, чтобы международное авиационное сообщество постоянно следило за возникающими проблемами в целях выявления опасностей, сбора соответствующих данных и обмена ими, а также проактивной разработки мер по уменьшению любых сопутствующих рисков. Использование "больших данных" и прогнозной аналитики может помочь при упреждающем выявлении эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов до того, как они приведут к возникновению авиационных событий. Управление факторами риска, связанными с развитием новых технологий и бизнес-моделей, способствует их внедрению и стимулирует инновации. Таким образом, следует поощрять использование новых технологий, процедур и видов полетов. Интеграция расширенной аналитики в процессы управления факторами рисками для безопасности полетов может повысить уровень безопасности полетов и операционную эффективность как у традиционных пользователей воздушного пространства, так и у новых участников.

5.5.2 ИКАО на своем защищенном портале создала специальный сайт для сбора информации от государств, региональных и международных организаций о возникающих проблемах и эксплуатационных факторах риска, внося таким образом вклад в укрепление безопасности полетов путем совместного использования информации, относящейся к сфере безопасности полетов, и обмена ею. Сайт называется "защищенный портал по возникающим проблемам и эксплуатационным рискам в области безопасности полетов". Заинтересованные стороны должны предоставлять информацию на этом сайте на регулярной основе. Собранная информация послужит основой для будущих изданий ГПБП. Более подробно о том, как региональные органы и другие заинтересованные стороны могут использовать такую информацию для планирования мер обеспечения безопасности полетов на региональном и национальном уровнях, можно ознакомиться на сайте ИКАО по адресу: <https://www.icao.int/safety/GASP/Pages/Secure-Portal.aspx>.

Раздел 6

КОНТРОЛЬ ВЫПОЛНЕНИЯ

6.1 Процесс Международной организации гражданской авиации по контролю выполнения и оценке показателей безопасности полетов

6.1.1 Эффективность выполнения глобального плана обеспечения безопасности полетов (GASP) оценивается с помощью показателей, позволяющих определить прогресс, достигнутый государствами и регионами в процессе выполнения целей плана. ИКАО не осуществляет контроль выполнения отдельных инициатив по повышению безопасности полетов (SEI) на глобальном уровне; это делается на региональном уровне на основе каждого регионального плана обеспечения безопасности полетов (РПБП). Каждая RASG осуществляет контроль за выполнением SEI, перечисленных в соответствующих РПБП, и оценивает эффективность региональной системы гражданской авиации по обеспечению безопасности полетов, чтобы гарантировать достижение предполагаемых результатов.

6.1.2 В дополнение к вышеизложенному, ИКАО каждые три года пересматривает ГПБП, чтобы обновлять информацию о выявленных глобальных эксплуатационных факторах риска для безопасности полетов, организационных проблемах и SEI (содержащихся в дорожной карте) и поддерживать ее актуальность. ИКАО периодически анализирует эффективность обеспечения безопасности полетов в рамках инициатив, перечисленных в каждом РПБП, чтобы обеспечить достижение региональных целей. При необходимости ИКАО обратится за поддержкой к RASG, региональным организациям по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), международным организациям и экспертным группам для обеспечения своевременного осуществления SEI для решения вопросов безопасности полетов.

6.1.3 ИКАО использует показатели, перечисленные в разделе 5 настоящего плана (а также инструктивные указания, содержащиеся в Doc 10162), для оценки эффективности международной системы гражданской авиации с точки зрения обеспечения безопасности полетов и контроля за выполнением каждой задачи, поставленной в ГПБП. Ежегодно публикуется Доклад о безопасности полетов, в котором содержится актуальная информация о результатах достижения целей ГПБП.

6.1.4 Если цели ГПБП не будут достигнуты, способствующие этому факторы будут представлены заинтересованным сторонам. Если ИКАО выявляет критические эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов, будут приняты в кратчайшие, по возможности, сроки соответствующие меры для их устранения, что, возможно, приведет к досрочному пересмотру ГПБП.

6.2 ПРОЦЕСС ПЕРЕСМОТРА СОДЕРЖАНИЯ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Любые предлагаемые исправления или корректировки к ГПБП будут инициированы Секретариатом ИКАО в координации с Исследовательской группой GASP-SG и затем представлены для консультаций с заинтересованными сторонами в соответствии с процессом разработки и анализа ГПБП, описанном в разделе 1.

6.3 СТАНДАРТИЗИРОВАННЫЙ ПОДХОД К ПРЕДОСТАВЛЕНИЮ ИНФОРМАЦИИ НА ГЛОБАЛЬНОМ УРОВНЕ

ИКАО приняла стандартизированный подход для упрощения процесса получения информации от отдельных государств и прочих заинтересованных сторон на глобальном уровне, а также для совершенствования процесса представления информации в RASG. Используемые методологии включают в себя: (1) онлайн-платформу (OLF) Механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП) в качестве основной платформы для представления государствами своей информации; (2) систему представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP) для отчетности об авиационных происшествиях и инцидентах (в соответствии с положениями Приложения 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*); (3) использование материалов Группы CAST/ИКАО по общей классификации (CICTT) для классификации авиационных событий; и (4) Защищенный портал по возникающим проблемам и категориям эксплуатационных рисков в области безопасности полетов для вынесения проблем на уровень RASG. Это позволяет ИКАО с помощью единой методологии получать информацию и оценивать эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов.

Контактная информация для запросов или дополнительной информации

Любые вопросы, касающиеся ГПБП и его инициатив, а также запросы на получение дополнительной информации можно направлять по следующему адресу:

Air Navigation Bureau
International Civil Aviation Organisation
999 Robert-Bourassa Boulevard
Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7
gasp@icao.int
www.icao.int/gasp

— КОНЕЦ —