



ИКАО

Doc 10131

Руководство по разработке региональных
и национальных планов обеспечения
безопасности полетов

Издание третье, 2025



Утверждено и опубликовано с санкции Генерального секретаря

Международная организация гражданской авиации



| ИКАО

Руководство по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов

Издание третье, 2025

Утверждено и опубликовано с санкции Генерального секретаря

Международная организация гражданской авиации

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

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

Издание третье, 2025

Дос 10131. Руководство по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов

Номер заказа: 10131

ISBN 978-92-858-0001-7

© ИКАО, 2026

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.

ПРЕДИСЛОВИЕ

В соответствии со стратегической целью Международной организации гражданской авиации (ИКАО) "Каждый полет безопасен и защищен" в *Глобальном плане обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Doc 10004) представлена глобальная стратегия постоянного повышения безопасности полетов. Цель ГПБП заключается в неуклонном уменьшении числа погибших и риска гибели людей путем предоставления руководящих принципов для разработки согласованной стратегии обеспечения безопасности полетов. Он обеспечивает рамки, в которых разрабатываются и выполняются региональные планы обеспечения безопасности полетов (РПБП) и национальные планы обеспечения безопасности полетов (НПБП).

Согласно ГПБП каждому региону и государству следует разработать соответственно РПБП и НПБП, содержащие стратегическое направление для управления безопасностью полетов на установленный период. РПБП и НПБП подчеркивают обязательство региона и государства обеспечивать безопасность полетов.

В настоящем третьем издании рассматриваются различные аспекты, которые регион или государство должны принимать во внимание при разработке или модификации своего плана обеспечения безопасности полетов, а также при реализации РПБП или НПБП в соответствии с ГПБП. В рамках пересмотра в данный документ был включен ряд стандартизированных систем для облегчения разработки планов авиационной безопасности, а также была изменена очередность шаблонов РПБП и НПБП для обеспечения их соответствия ГПБП (в нем раздел, посвященный эксплуатационным факторам риска и организационным проблемам, предшествует разделу, в котором изложено стратегическое направление для управления безопасностью полетов).

Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов (Doc 10161), которая должна использоваться совместно с настоящим руководством, служит планом действий для оказания помощи авиационному сообществу в разработке РПБП и НПБП в соответствии с целями ГПБП на основе структурированной общей системы ориентиров для всех заинтересованных сторон. В дорожной карте обеспечения безопасности полетов изложены конкретные инициативы по повышению безопасности полетов (SEI), связанные с целями и задачами ГПБП. Данное руководство следует также использовать совместно с *Глобальным планом обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Doc 10004) и *Руководством по мониторингу внедрения региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов* (Doc 10162): во избежание дублирования положения, касающиеся отчетности по РПБП и НПБП, были перенесены в Doc 10162, в котором всесторонне рассматривается эта тема.

Содержание настоящего руководства было разработано на основании вкладов экспертов от ведомств гражданской авиации, отрасли, а также региональных и международных организаций, а затем было направлено для тщательного изучения специалистам в этой области, учитывая при этом замечания экспертного сообщества. ИКАО выражает признательность Исследовательской группе по Глобальному плану обеспечения безопасности полетов ИКАО и индивидуальным экспертам за их поддержку, консультации и вклад в разработку настоящего руководства.

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Страница</i>
Глоссарий	ix
Сокращения и акронимы.....	xi
Глава 1. Введение	1-1
1.1 Исходная информация.....	1-1
1.2 Цель.....	1-1
1.3 Применение	1-2
Глава 2. Процесс разработки.....	2-1
2.1 Разработка региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов	2-1
2.2 Формирование группы по разработке НПБП (этап 1)	2-2
2.3 Проведение самооценки (этап 2)	2-3
2.4 Определение опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов (этап 3)	2-4
2.5 Разработка перечня приоритетных национальных проблем в области безопасности полетов (этап 4)	2-6
2.6 Установка целей, задач и показателей (этап 5).....	2-7
2.7 Проведение анализа пробелов для определения SEI (этап 6).....	2-8
2.8 Разработка перечня приоритетных SEI (этап 7)	2-10
2.9 Оценка эффективности обеспечения безопасности полетов (этап 8)	2-11
2.10 Транспарентность.....	2-12
2.11 Взаимосвязь между НПБП и ГосПБП.....	2-12
Добавление А к главе 2. Стандартизированная система выявления организационных проблем.....	2-Доб А-1
Добавление В к главе 2. Стандартизированная система выявления региональных и национальных категорий событий повышенного риска	2-Доб В-1
Добавление С к главе 2 Стандартизированная система разработки целей, задач и показателей в планах обеспечения безопасности полетов	2-Доб С-1
Глава 3. Составление регионального плана обеспечения безопасности полетов	3-1
3.1 Общие положения	3-1
3.2 Содержание РПБП	3-1
3.3 Подробное описание разделов РПБП	3-2
3.4 Шаблон РПБП	3-6
3.5 Контрольный перечень для РПБП.....	3-6
Добавление А к главе 3. Шаблон регионального плана обеспечения безопасности полетов	3-Доб А-1

Добавление В к главе 3. Контрольный перечень для регионального плана обеспечения безопасности полетов	3-Доб В-1
Глава 4. Составление национального плана обеспечения безопасности полетов	4-1
4.1 Общие положения	4-1
4.2 Содержание НПБП	4-1
4.3 Подробное описание разделов НПБП	4-2
4.4 Шаблон НПБП	4-6
4.5 Контрольный перечень для НПБП	4-6
Добавление А к главе 4. Шаблон национального плана обеспечения безопасности полетов	4-Доб А-1
Добавление В к главе 4. Контрольный перечень для национального плана обеспечения безопасности полетов	4-Доб В-1

ГЛОССАРИЙ

Анализ недостатков (пробелов). Оценка, в ходе которой существующая ситуация сравнивается с желательной и определяются конкретные шаги, которые могут быть предприняты для достижения желательной цели.

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

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

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

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

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.

Максимальная масса. Максимальная сертифицированная взлетная масса.

Опасность. Условие или объект, которые потенциально могут стать причиной или сопутствующим фактором авиационного инцидента или происшествия.

Проверка. Систематический, независимый и документированный процесс получения свидетельств и объективной их оценки в целях установления степени выполнения требований и критериев проверки.

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

(х)

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

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

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

СОКРАЩЕНИЯ И АКРОНИМЫ

ВГА	Ведомство гражданской авиации
ВП	Вопрос протокола
ГАНП	Глобальный аэронавигационный план
ГосПБП	Государственная программа по безопасности полетов
ГПАБ	Глобальный план обеспечения авиационной безопасности
ГПБП	Глобальный план обеспечения безопасности полетов
КРАП	Комитет по расследованию авиационных происшествий
КЭ	Критический элемент
МНМ	Механизм непрерывного мониторинга
НПБП	Национальный план обеспечения безопасности полетов
ОП	Область проверки
ПВП	Приоритетный вопрос протокола
РПБП	Региональный план обеспечения безопасности полетов
СУБП	Система управления безопасностью полетов
УППКБП	Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
УУО	Утвержденная учебная организация
ADREP	Система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах
CAST	Группа по безопасности полетов коммерческой авиации
СІСТТ	Группа CAST/ИКАО по общей классификации
EI	Эффективная реализация
G-HRC	Глобальная категория событий повышенного риска
HRC	Категория событий повышенного риска
iSTARS	Комплексная система по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов
LOC-I	Потеря управления в полете
N-HRC	Национальная категория событий повышенного риска
OLF	Онлайновая платформа
ORG	Организационный
PIRG	Региональная группа планирования и осуществления проектов
RAIO	Региональная организация по расследованию авиационных происшествий и инцидентов
RASG	Региональная группа по обеспечению безопасности полетов
R-HRC	Региональная категория событий повышенного риска
RSOO	Региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов
SDCPS	Система сбора и обработки данных о безопасности полетов
SEI	Инициатива по повышению безопасности полетов
SRGC	Рекомендации по обеспечению безопасности полетов, имеющие глобальное значение
SSC	Вопрос, вызывающий значительную обеспокоенность в области безопасности полетов

Глава 1

ВВЕДЕНИЕ

1.1 ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1.1 Безопасность полетов является главнейшим приоритетом в авиации, и в резолюции А41-6 Ассамблеи "Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации" признается важность глобальных рамок для поддержки стратегической цели ИКАО в области безопасности полетов ("обеспечить, чтобы каждый полет был безопасен и надежен"). *Глобальный план обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Дос 10004), размещенный на веб-сайте www.icao.int/gasp, определяет стратегию ИКАО в области безопасности полетов, которая предусматривает приоритизацию и непрерывное повышение безопасности полетов. Его цель заключается в неуклонном уменьшении числа погибших и риска гибели людей путем предоставления руководящих принципов разработки согласованной стратегии в области безопасности полетов и реализации региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов. ГПБП способствует координации и взаимодействию международных, региональных и национальных инициатив.

1.1.2 Каждому региону и государству следует разработать соответственно региональный план обеспечения безопасности полетов (РПБП) и национальный план обеспечения безопасности полетов (НПБП) с указанием стратегического направления для управления безопасностью полетов на установленный период. Каждый план следует разработать в соответствии с ГПБП. Он должен содержать план действий, в котором указано, каким образом регион или государство реализует и отслеживает ряд инициатив по повышению безопасности полетов (SEI) в целях достижения региональных или национальных целей и выполнения связанных с ними задач.

1.1.3 РПБП и НПБП позволяют региону и государству определить стратегию повышения безопасности полетов в заданные сроки посредством ряда SEI. Для разработки основанного на конкретных данных плана, постановки целей и задач, направленных на решение национальных проблем безопасности полетов, а также разработки и отслеживания эффективности соответствующих SEI необходима информация о безопасности полетов (например, данные об опасностях, результаты оценок рисков для безопасности полетов и результаты проверок).

1.2 ЦЕЛЬ

1.2.1 Настоящее руководство дополняет ГПБП. В нем рассматриваются различные аспекты, которые регион или государство должны учитывать при разработке или модификации своего плана обеспечения безопасности полетов, а также при реализации региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов в соответствии с ГПБП. В контексте ГПБП термин "регион" означает группу государств и/или организаций, осуществляющих совместную деятельность, направленную на повышение безопасности полетов в определенном географическом районе.

1.2.2 В настоящем руководстве приводятся инструктивные указания, которые могут быть использованы для:

- a) введения процесса разработки плана обеспечения безопасности полетов, включая методику определения SEI для РПБП и НПБП;
- b) установления взаимосвязи между НПБП и государственной программой по безопасности полетов (ГосПБП);

- c) мониторинга реализации плана и его эффективности;
- d) предоставления информации об оценке эффективности обеспечения безопасности полетов, включая методы представления отдельными государствами информации в региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG)¹.

1.2.3 ИКАО обновила комплект инструктивного материала и инструментов, относящихся к ГПБП и предназначенных для разработки и реализации НПБП, при этом те же процессы применяются к РПБП на региональном уровне. Этот инструктивный материал и инструменты помогают государствам осуществлять процесс разработки НПБП. В ГПБП представлен комплект инструктивного материала и инструментов, дополняющих план и способствующих разработке и реализации РПБП и НПБП. С более подробной информацией об инструктивном материале и инструментах, относящихся к ГПБП, можно ознакомиться на веб-сайте ИКАО www.icao.int/gasp.

1.3 ПРИМЕНЕНИЕ

Содержание настоящего руководства представляет собой инструктивный материал, и его не следует считать единственным средством разработки и реализации региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов. Государствам следует учитывать конкретные потребности в рамках своего региона и предпринимать свои действия согласно соответствующему РПБП. Государствам следует в качестве приоритетной задачи решать вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC), если таковые имеются, и соблюдать Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО как средство достижения целей ГПБП.

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.

Глава 2

ПРОЦЕСС РАЗРАБОТКИ

2.1 РАЗРАБОТКА РЕГИОНАЛЬНЫХ И НАЦИОНАЛЬНЫХ ПЛАНОВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.1.1 Процесс разработки региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов включает восемь этапов, показанных на рис. 2-1. Эти этапы, которые подробно изложены в настоящей главе, помогают ответственной организации разработать план, в котором:

- a) определены опасности и недостатки обеспечения безопасности полетов;
- b) содержится перечень приоритетных проблем в области безопасности полетов, основанный на выявленных опасностях и недостатках обеспечения безопасности полетов (в форме эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов и организационных проблем);
- c) установлены цели и задачи в области безопасности полетов (иными словами, задано стратегическое направление для управления безопасностью полетов);
- d) представлены конкретные инициативы по повышению безопасности полетов (SEI) (иными словами, план действий);
- e) определено, каким образом ответственная организация будет оценивать эффективность обеспечения безопасности полетов, с тем чтобы осуществлять мониторинг реализации плана и его эффективности.

2.1.2 В данной главе изложены этапы разработки национального плана обеспечения безопасности полетов (НПБП). Аналогичные этапы и обоснование следует использовать региону при разработке регионального плана обеспечения безопасности полетов (РПБП).

Примечание. НПБП должен быть связан с другими национальными планами, которые могут быть посвящены либо исключительно гражданской авиации, либо другим вопросам (например, аэронавигации, экономическому развитию, защите окружающей среды или обеспечению безопасности). Эта связь обеспечивает интеграцию НПБП с другими областями авиации и повышает заметность инициатив в авиационной сфере на более масштабном национальном уровне.



Рис. 2-1. Процесс разработки НПБП

2.2 ФОРМИРОВАНИЕ ГРУППЫ ПО РАЗРАБОТКЕ НПБП (ЭТАП 1)

2.2.1 Процесс разработки НПБП начинается с назначения ответственной организации, например ведомства гражданской авиации (ВГА), для руководства разработкой НПБП. После назначения государством ответственной организации этой организации следует сформировать группу по разработке НПБП. Эта группа отвечает за выполнение этапов 2–8, указанных на рис. 2-1.

2.2.2 Процесс разработки НПБП требует активного взаимодействия с заинтересованными сторонами для более глубокого понимания эксплуатационного контекста, выявления опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов и разработки возможных стратегий их устранения (иными словами, SEI) с точки зрения каждой заинтересованной стороны. Поэтому ответственной организации следует определить заинтересованные стороны на раннем этапе процесса разработки. Помимо непосредственных заинтересованных сторон (например, ВГА, поставщиков обслуживания), следует принимать во внимание любую организацию, которая может участвовать в финансировании, внедрении изменений или воздействии на них или которая будет значительно затронута этими изменениями (например, национальных координаторов непрерывного мониторинга и координирующие организации, ответственные за другие национальные планы и программы в области авиации, такие как национальный аэронавигационный план или национальная программа безопасности гражданской авиации), в целях повышения уровня осведомленности и согласованности действий между ними. Что касается вовлечения отрасли в процесс разработки НПБП (включая поставщиков обслуживания), команде по разработке НПБП следует рассмотреть включение этих заинтересованных сторон применимым для национальной авиационной системы образом. Это связано с тем, что для успешного завершения нескольких SEI, разработанных в рамках НПБП для устранения национальных проблем в области безопасности полетов (особенно связанных с эксплуатационными факторами риска для безопасности полетов), вероятно, потребуется активное участие отрасли.

2.2.3 После определения заинтересованных сторон ответственная организация должна изучить состав группы по разработке НПБП, с тем чтобы убедиться, что в ней участвуют представители всех соответствующих секторов. Успешная реализация НПБП зависит от активного участия в его разработке соответствующих заинтересованных сторон.

2.2.4 Результатом выполнения данного этапа является определение состава группы по разработке НПБП.

2.3 ПРОВЕДЕНИЕ САМООЦЕНКИ (ЭТАП 2)

2.3.1 Для разработки НПБП группа по разработке должна иметь представление об эксплуатационном контексте, в котором будет реализовываться НПБП. В каждом государстве имеется целый ряд факторов, которые могут способствовать управлению в нем безопасностью полетов или иным образом оказывать влияние на это управление. Важнейшим компонентом процесса разработки НПБП является определение сильных сторон и инструментов реализации, имеющихся у государства, которые могут способствовать введению изменений, и дальнейшее их использование в качестве основы.

2.3.2 Когда группа по разработке НПБП будет создана, ей следует начать свою работу с оценки текущей ситуации в государстве, с тем чтобы получить представление о существующем в нем эксплуатационном контексте. Такая деятельность называется самооценкой. Самооценка помогает группе по разработке понять существующий в государстве эксплуатационный контекст и должна включать анализ имеющихся возможностей, масштабность и уровень сложности системы и имеющиеся ресурсы, используя при этом несколько источников информации.

2.3.3 ИКАО предоставляет инструмент, который может помочь команде по разработке НПБП проводить самооценку. *Стандартизированная система выявления организационных (ORG) проблем* (представлена в добавлении А к настоящей главе) была разработана для выявления системных проблем в области безопасности полетов и предоставления рекомендаций относительно проведения анализа существующих источников данных прозрачным и воспроизводимым образом. В ней определены:

- а) критерии (аспекты или области для анализа);
- б) предмет анализа (детальные элементы для анализа);
- с) методология (набор методов для проведения анализа, включая доступные инструменты и приложения ИКАО).

Хотя ее основное назначение (как следует из названия) заключается в оказании помощи в выявлении организационных проблем на национальном уровне, группа по разработке НПБП может обращаться к упоминаемому в системе критерию "описание эксплуатационного контекста", а также к связанным с ним предмету анализа и методологии, для содействия проведению самооценки.

2.3.4 Группе по разработке НПБП следует иметь представление о существующем в государстве эксплуатационном контексте, что позволит ей выявить опасности и недостатки обеспечения безопасности полетов, а также определить приоритетность национальных проблем в области безопасности полетов (на этапах 3 и 4). Это важная часть процесса разработки НПБП, призванная обеспечить надлежащее содержание НПБП и его значимость для потребностей конкретного государства.

2.3.5 Как показано на рис. 2-1, самооценку следует повторять с регулярными интервалами и в соответствии с результатами оценки эффективности обеспечения безопасности полетов и возникающими тенденциями. Факторы, такие как существенные изменения во внутренних полетах или иных национальных планах и программах государства в области авиации, также могут стать поводом к рассмотрению возможности проведения новой самооценки и внесения соответствующих изменений в НПБП.

2.3.6 Результатом выполнения этого этапа является документ, содержащий самооценку.

2.4 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ОПАСНОСТЕЙ И НЕДОСТАТКОВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (ЭТАП 3)

2.4.1 На основе результатов самооценки группа по разработке НПБП может начать процесс выявления опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов, устранение которых должно быть предусмотрено в НПБП, а также заинтересованных сторон, которые должны участвовать в их устранении. В контексте процесса разработки НПБП опасности и недостатки в области безопасности полетов включают эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов и организационные проблемы.

2.4.2 Группе по разработке НПБП следует провести основанный на данных анализ (либо использовать существующие результаты анализа или иную информацию) для определения национальных эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов и способствующих факторов, ведущих к событиям, относящимся к национальным категориям событий повышенного риска (N-HRC), а также каких-либо системных недостатков обеспечения безопасности полетов (иными словами, национальных организационных проблем). На этом этапе команда по разработке НПБП стремится выявить конкретные опасности и недостатки обеспечения безопасности полетов. Этот анализ дополняет самооценку, проведенную на предыдущем этапе, которая дает общее представление о текущих возможностях и эксплуатационном контексте государства.

2.4.3 Группа по разработке НПБП может определять опасности и недостатки обеспечения безопасности полетов на основе результатов анализа информации из следующих источников:

- a) систем обязательного представления данных;
- b) систем добровольного представления данных при обеспечении гарантии со стороны государства защиты данных о безопасности полетов, полученных этими источниками, и информации о безопасности полетов, полученной на основе данных из этих и других источников¹;
- c) отчетов о расследовании авиационных происшествий и инцидентов, которые могут помочь в определении факторов, способствующих возникновению авиационных происшествий и инцидентов, а также уроков, извлеченных из анализа событий;
- d) мероприятий по контролю за обеспечением безопасности полетов за определенный период;
- e) Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) (если это применимо к данному государству);
- f) данных Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП);
- g) регионального анализа, проведенного такими организациями, как региональная группа по обеспечению безопасности полетов (RASG), региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), региональная группа планирования и осуществления проектов (PIRG) и/или региональная организация по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO));
- h) глобальных категорий событий повышенного риска (G-HRC) и других глобальных категорий рисков, а также глобальных организационных проблем, изложенных в последнем издании Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП);

1. Информация о безопасности полетов, содержащаяся в системах добровольного представления информации, представляется исключительно в целях поддержания и повышения уровня безопасности полетов и подлежит защите в соответствии с положениями Приложения 19 "Управление безопасностью полетов".

- i) региональных категорий событий повышенного риска (R-HRC) и других региональных категорий событий риска, а также региональных организационных проблем, изложенных в последнем издании соответствующего РПБП.

Эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов

2.4.4 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). Их необходимо выявлять и устранять, чтобы предотвратить несчастные случаи и повысить безопасность полетов. ИКАО предоставляет инструмент, который может помочь группе по разработке НПБП в определении эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов, которые могут считаться N-HRC. *Стандартизованная система выявления региональных и национальных категорий событий повышенного риска* (представлена в добавлении В к настоящей главе) была разработана с целью предоставить рекомендации относительно включения событий в перечень HRC и исключения из него, а также относительно анализа существующих источников данных прозрачным и воспроизводимым образом. Она имеет ту же структуру, что и *Стандартизованная система выявления организационных проблем*, и содержит критерии, а также перечень предметов и методик анализа, с тем чтобы помочь группе по разработке НПБП в выявлении N-HRC.

Организационные проблемы

2.4.5 Организационные проблемы – это системные проблемы, которые учитывают влияние организационных аспектов (таких как организационная культура, правила и процедуры, отбор и подготовка персонала, а также распределение ресурсов) на потенциал государства по контролю за безопасностью полетов и управлению ею. В контексте РПБП и НПБП "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 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. Необходимо определить и решить организационные проблемы, чтобы укрепить потенциал государства по контролю за безопасностью полетов и управлению ею и, в конечном счете, повысить уровень безопасности полетов в целом. Группа по разработке НПБП может использовать *Стандартизованную систему выявления организационных проблем* (описанную в п. 2.3.3 и представленную в добавлении А к настоящей главе) для выявления организационных проблем на национальном уровне.

2.4.6 Как описано в указанных стандартизованных системах, группе по разработке НПБП следует обращаться к последнему изданию ГПБП и соответствующего РПБП. Эти два документа помогают определить эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов и их способствующие факторы, а также организационные проблемы. Группа по разработке может также обратиться к RASG за помощью в выявлении опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов. Однако группе по разработке НПБП не следует просто ссылаться на ГПБП, РПБП или RASG в попытке пропустить этот этап; он важен для определения группой по разработке национальных эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов и организационных проблем. Эти прочие источники обеспечивают дополнительную информацию. Группе по разработке следует убедиться, что любые глобальные или региональные вопросы безопасности применимы к государству, прежде чем включать их в проект НПБП.

2.4.7 На основе результатов самооценки и выявленных опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов группа по разработке НПБП может определить дополнительные заинтересованные стороны, располагающие вспомогательными возможностями, дополнительными ресурсами и другими сильными сторонами или возможностями, которые могут помочь ей в устранении проблем в области безопасности полетов и способствовать реализации SEI. В число заинтересованных сторон следует включить все заинтересованные стороны, которые могут способствовать успешной реализации НПБП. Поэтому в результате выполнения данного этапа в группу по разработке НПБП могут быть включены дополнительные заинтересованные стороны, так как они могут участвовать в разработке, реализации и мониторинге SEI в НПБП.

2.4.8 Группе по разработке НПБП следует подготовить перечень выявленных опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов. Этот перечень должен содержать набор национальных эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов, в том числе G-HRC и R-HRC (которые могут быть взяты из ГПБП и РПБП). При составлении перечня группа по разработке может выявить также другие категории событий риска, которые государство должно отслеживать (они тоже могут быть взяты из ГПБП и РПБП). Эти категории событий могут не иметь такого высокого риска смертельного исхода, как N-HRC, но могут занимать видное место в наиболее частых типах авиационных происшествий и серьезных инцидентов в государстве или регионе. Таким образом, их упоминание в НПБП может побудить государство принять меры по их устранению, возможно, посредством SEI, указанных в НПБП. Группе по разработке следует включить также в этот перечень ряд организационных проблем, существующих в государстве. На основе перечня опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов позднее будут определяться национальные проблемы в области безопасности полетов, решение которых будет предусмотрено в НПБП.

2.4.9 Результатом выполнения этого этапа является подготовка перечня опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов.

2.5 РАЗРАБОТКА ПЕРЕЧНЯ ПРИОРИТЕТНЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОБЛЕМ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (ЭТАП 4)

2.5.1 После того как группа по разработке НПБП составит перечень опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов, она сможет перейти к следующему этапу: определению национальных проблем в области безопасности полетов, которые следует приоритизировать в НПБП. Выявление опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов позволяет группе по разработке определить ряд национальных проблем в области безопасности полетов, которые будут позднее преобразованы в национальные цели и задачи в области безопасности полетов. На этом этапе процесса группе по разработке следует проанализировать перечень опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов, устранение которых будет предусмотрено в НПБП, и определить, какие из них нужно приоритизировать. Группе по разработке НПБП следует использовать количественный (иными словами, основанный на конкретных данных) подход к разработке перечня приоритетных национальных проблем в области безопасности полетов. В тех случаях, когда количественный подход практически не реализуем, она может положиться на знания и опыт членов группы по разработке НПБП. Высший приоритет должны получить проблемы, оказывающие наибольшее воздействие на безопасность полетов, такие как N-HRC.

2.5.2 Что касается эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов, то группа по разработке НПБП может категоризировать определенные типы событий (например N-HRC) как национальные проблемы в области безопасности полетов и назначить им высший приоритет, исходя из числа погибших или риска гибели людей в связи с ними.

2.5.3 В дополнение к N-HRC группа по разработке НПБП может отнести определенные организационные проблемы к категории национальных проблем в области безопасности полетов и назначить им приоритет исходя из того, что они воздействуют на эффективность существующих мер контроля за рисками для безопасности полетов.

2.5.4 В качестве результата выполнения этапа 4 группе по разработке НПБП следует подготовить перечень приоритетных национальных проблем в области безопасности полетов, решение которых будет предусмотрено в НПБП. Такой перечень является результатом выполнения этого этапа.

Примечание. До окончательного оформления перечня группе по разработке НПБП следует убедиться в том, что перечень приоритетных национальных проблем в области безопасности полетов, включенный в НПБП, увязан с другими национальными и/или региональными планами гражданской авиации (например, национальным аэронавигационным планом).

2.6 УСТАНОВКА ЦЕЛЕЙ, ЗАДАЧ И ПОКАЗАТЕЛЕЙ (ЭТАП 5)

2.6.1 Группе по разработке НПБП следует использовать перечень приоритетных национальных проблем в области безопасности полетов для установки национальных целей и задач в области безопасности полетов. Национальные проблемы в области безопасности полетов, которым был назначен приоритет (на этапе 4), могут быть сформулированы в виде положений, устанавливающих цели и задачи в НПБП.

2.6.2 Национальные цели в области безопасности полетов – это результаты, на достижение которых направлены усилия государства по обеспечению безопасности полетов. Они представляют собой желательные результаты, на получение которых рассчитана стратегия государства в области безопасности полетов (которая должна быть представлена в НПБП). Группе по разработке НПБП следует формулировать национальные цели в области безопасности полетов таким образом, чтобы изложить результаты высокого уровня, которых стремится достигнуть государство (например, укрепить потенциал государства в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов).

2.6.3 Каждая национальная цель в области безопасности полетов должна содержать конкретные задачи. Задачи представляют собой конкретные желательные результаты конкретных действий, предпринимаемых государством (и, в соответствующих случаях, отраслью) для достижения национальных целей в области безопасности полетов в определенный момент. Группе по разработке следует формулировать национальные задачи в области безопасности полетов таким образом, чтобы указать, кому поручены эти конкретные действия (например, ВГА).

2.6.4 Каждая задача должна также включать перечень показателей, которые государство будет использовать для оценки прогресса в достижении соответствующей цели. Цели могут содержать несколько задач, и каждая задача должна быть связана с набором показателей. Показатели представляют собой измеряемые параметры, используемые для оценки того, приносит ли НПБП ожидаемые результаты. Показатели свидетельствуют о том, получены ли желательные результаты, и измеряют прогресс в выполнении деятельности, связанной с национальными задачами в области безопасности полетов. Группе по разработке НПБП следует формулировать показатели таким образом, чтобы они соотносились с количественными данными (например, числом или долей в процентах). Некоторые показатели могут соотноситься с событиями, которые считаются результатом неэффективного управления безопасностью полетов (например, число авиационных происшествий). Другие могут соотноситься с мероприятиями, проводимыми государством или другими заинтересованными сторонами и направленными на улучшение управления безопасностью полетов (например, процентной долей выполненных планов корректирующих действий). В конечном счете государству следует использовать ряд показателей для оценки достижения национальных целей в области безопасности полетов (и выполнения соответствующих задач), представленных в НПБП (см. этап 8 в п. 2.9).

2.6.5 ИКАО предоставляет инструмент, который может помочь группе по разработке НПБП формулировать цели, задачи и показатели в контексте НПБП. *Стандартизованная система для разработки целей, задач и показателей в планах обеспечения безопасности полетов* (представлена в добавлении С к настоящей главе) была разработана для предоставления критериев составления, конкретных вопросов для рассмотрения (включая моменты, которых следует избегать), а также примеров и обоснования того, что считается благоприятной целью, задачей или благоприятным показателем. Эта система способствует разработке целей, задач и показателей, которые служат для мониторинга реализации НПБП и его эффективности. Кроме того, в *Руководстве по мониторингу выполнения региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов* (Doc 10162) содержатся инструктивные положения относительно источников данных для показателей, используемых при оценке достижения целей РПБП и НПБП соответственно, на основе показателей, представленных в ГПБП.

2.6.6 При составлении группа по разработке НПБП должна быть осведомлена о том, как национальные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов могут воздействовать на другие национальные планы и программы в сфере гражданской авиации, чтобы избежать каких-либо потенциальных противоречий.

2.6.7 Результатом выполнения этого этапа является перечень национальных целей, задач и показателей.

2.7 ПРОВЕДЕНИЕ АНАЛИЗА ПРОБЕЛОВ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ SEI (ЭТАП 6)

2.7.1 После того как группа по разработке НПБП установит национальные цели и задачи в области безопасности полетов, для их достижения ей необходимо определить набор SEI. Следующий этап в этом процессе заключается в проведении анализа пробелов, который помогает группе по разработке определить конкретные этапы, которые следует выполнить для достижения каждой национальной задачи в области безопасности полетов и, в конечном счете, национальных целей в области безопасности полетов. Анализ пробелов дает группе по разработке НПБП структурированную методологию для оценки расхождений (то есть "пробелов") между тем, как государство решает национальные проблемы в области безопасности полетов (например, действующие организационные возможности, нормативы, программы и ресурсы), и тем, что ему необходимо реализовать для достижения каждой из национальных целей в области безопасности полетов (иными словами, желаемыми результатами). На основе результатов анализа пробелов группе по разработке НПБП следует создать серию SEI для устранения пробелов с помощью конкретных действий, таких как новые или пересмотренные меры политики, процедуры или требования к подготовке персонала.

2.7.2 В целях разработки SEI для НПБП группе по разработке следует провести анализ пробелов с использованием *Глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов* (Doc 10161), которую принято называть "дорожная карта". Эта дорожная карта содержит набор SEI с подробным описанием действий, которые следует предпринять для устранения выявленных опасностей и недостатков в области обеспечения безопасности полетов (которые составляют основу перечня приоритетных проблем в области безопасности полетов). С помощью этой дорожной карты группе по разработке НПБП следует определить, какие SEI и какие конкретные действия следует выполнить и в каком порядке. Совокупность SEI образует план действий в поддержку стратегии обеспечения безопасности полетов, представленной в НПБП.

2.7.3 Для определения SEI, направленных на решение организационных проблем, группе по разработке НПБП следует использовать раздел дорожной карты, содержащий в себе дорожную карту решения организационных (ORG) проблем. На основе результатов этапа 5 (перечень национальных целей, задач и показателей в области безопасности полетов), а также этапов 3 и 4 (перечень приоритетных проблем в области безопасности полетов, составленный исходя из выявленных факторов опасности и недостатков в обеспечении безопасности полетов) группе по разработке следует пересмотреть SEI, представленные в дорожной карте проблем категории ORG. Исходя из перечня приоритетных национальных проблем в области безопасности полетов и национальных целей, задач и показателей в области безопасности полетов, группе по разработке НПБП следует выбрать ряд SEI и предусмотренные ими конкретные действия, которые позволят выполнить национальные задачи в области безопасности полетов. Если группа по разработке придет к выводу, что государство не завершило SEI, указанную в дорожной карте, и что она необходима для достижения национальной задачи в области безопасности полетов, она включит эту SEI в список инициатив, необходимых для преодоления пробела. Группа по разработке затем определит эту SEI как инициативу, подлежащую включению в НПБП. Группе по разработке следует также решить, какие из соответствующих действий, представленных в этой SEI, должны быть указаны как конкретные действия, необходимые для завершения SEI, после ее включения в НПБП. Несмотря на то, что группа по разработке НПБП может выбрать SEI, ей не обязательно выбирать все перечисленные в ней действия, – только те, которые она сочтет применимыми. Во время анализа пробелов группе по разработке следует не только обратить внимание на слабые стороны, над которыми необходимо работать, но и выявить сильные стороны в государстве, которые могут способствовать устранению определенного пробела, например существующие экономические механизмы и доступ к подготовке персонала.

2.7.4 Кроме того, группе по разработке НПБП следует аналогичным образом изучить SEI, изложенные в дорожной карте снижения эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов (OPS), представляющей собой раздел дорожной карты, и выявить те SEI, которые не реализованы для снижения рисков для безопасности полетов в отношении N-HRC и любых других национальных категорий событий риска, перечисленных в НПБП. Следует реализовать набор SEI для устранения факторов, способствующих возникновению событий категории N-HRC и любых других национальных категорий событий риска. Некоторые из этих SEI можно взять из дорожной карты OPS; другие можно выявить с помощью таких источников, как расследования авиационных происшествий или инцидентов либо оценки рисков для безопасности полетов.

2.7.5 На рис. 2-2 представлен пример взаимосвязи между выявленными опасностями и недостатками в области обеспечения безопасности полетов, перечнем приоритетных национальных проблем в области безопасности полетов, национальными целями и задачами в области безопасности полетов и определением SEI (этапы 3–6 процесса разработки НПБП).

2.7.6 После завершения анализа пробелов группе по разработке следует выбрать серию SEI, необходимых для устранения выявленных опасностей и недостатков в области безопасности полетов, которые помогут государству выполнить национальные задачи в области безопасности полетов (и, в конечном счете, национальные цели в области безопасности полетов), представленные в НПБП.

2.7.7 Результатом выполнения этого этапа является подготовка перечня потенциальных SEI.

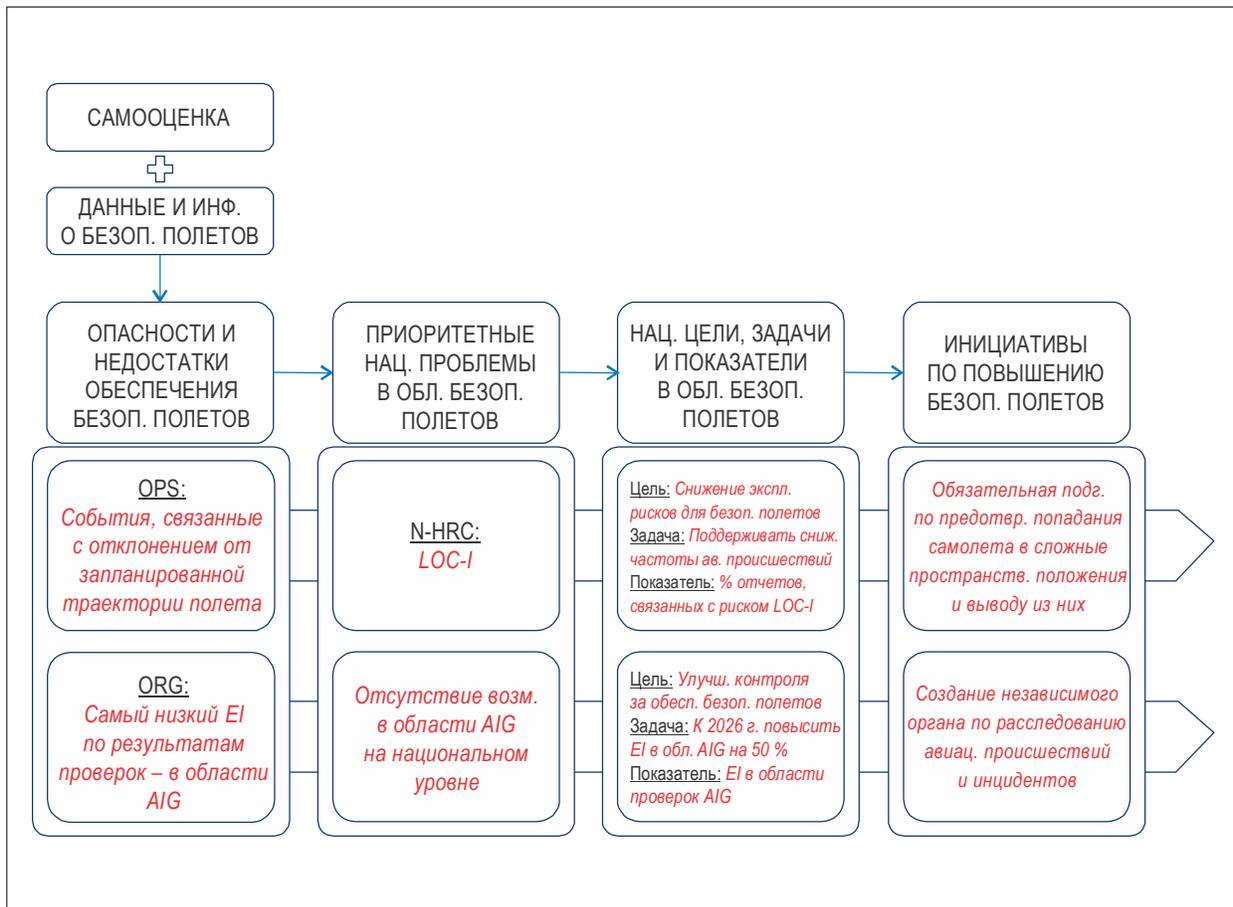


Рис. 2-2. Пример взаимосвязи между этапами 3–6 процесса разработки НПБП

2.8 РАЗРАБОТКА ПЕРЕЧНЯ ПРИОРИТЕТНЫХ SEI (ЭТАП 7)

2.8.1 Анализ пробелов позволяет группе по разработке НПБП установить SEI, которые не были реализованы. На основе изучения пробелов и соответствующих SEI она может составить перечень потенциальных SEI. Однако практически нецелесообразно пытаться осуществить НПБП, который включает все SEI, перечисленные в дорожной карте. Группа по разработке должна выбрать те SEI, которые относятся к данному государству, перечислив их в порядке приоритетности.

2.8.2 При рассмотрении выявленных пробелов группа по разработке НПБП должна оценить их воздействие на безопасность полетов и способность государства внести (или эффективно осуществить) изменения в отношении каждого пробела.

2.8.3 Группа по разработке НПБП должна оценить, каким образом можно повысить безопасность полетов путем устранения каждого выявленного пробела, и должна приоритизировать SEI, которые в наибольшей степени воздействуют на безопасность полетов. В идеальном случае следует применять количественный подход, включающий различные методики. Однако возможно, что будет трудно применить количественную оценку ко всем SEI, поскольку многие из них касаются ключевых показателей, лежащих в основе безопасности полетов. На основании знаний экспертов в предметной области, которые входят в состав группы по разработке НПБП, потенциальные действия следует перечислить таким образом, который обеспечит наибольшее воздействие на безопасность полетов.

2.8.4 Несмотря на то что группа по разработке НПБП должна рассматривать воздействие на безопасность полетов в качестве главного метода приоритизации перечня потенциальных SEI, она должна также оценить способность заинтересованных сторон осуществлять изменения и адаптироваться к новой ситуации (иными словами, простоту реализации). Оценка способности осуществления изменений должна включать: наличие политической воли для осуществления изменений и наличие ресурсов, необходимых для реализации данного изменения.

2.8.5 Перечень SEI должен включать выполнимый набор действий, которые представляют этапы, необходимые для выполнения национальных задач в области безопасности полетов (и в конечном счете достижения национальных целей в области безопасности полетов). Изучение ранее предпринятых безрезультатных мер по повышению безопасности полетов показало, что стратегические планы следует разрабатывать таким образом, чтобы они включали последовательные действия, которые являются осуществимыми. Группе по разработке НПБП не следует выбирать SEI, которые потребуют значительных преобразований авиационной системы в сжатые сроки. Она должна определить поэтапный подход к реализации. При разработке первого издания НПБП группе по разработке следует ограничить количество SEI приемлемым числом, предусматривая их последующее расширение в следующих изданиях.

2.8.6 Дорожная карта содержит только SEI и соответствующие действия. С опорой на перечень SEI группе по разработке НПБП следует разработать для каждого действия, связанного с SEI, серию подробных шаблонов SEI, содержащих следующую информацию:

- a) связь между SEI и конкретной целью и задачей НПБП, реализации которых она способствует;
- b) соответствующее (конкретное) предусмотренное SEI действие, которому посвящен шаблон;
- c) сроки завершения каждого действия, указанного в SEI;
- d) ответственная организация, назначенная руководить внедрением конкретного действия;
- e) заинтересованные стороны, которые не несут окончательной ответственности и не отвечают за реализацию SEI, но чье участие в определенной степени необходимо;
- f) показатели для измерения реализации конкретного действия (эти показатели отличаются от показателей, используемых в НПБП, тем, что применяются для мониторинга конкретных действий, а не национальных целей в области безопасности полетов);

- g) приоритет, присвоенный конкретному действию (он может быть указан по числовой шкале, например от одного до пяти, или в виде качественного показателя, например "высокий"/"средний"/"низкий");
- h) деятельность по мониторингу как средство мониторинга реализации и эффективности действия (а также по сумме действий – реализации и эффективности SEI в целом).

Примечание. Пример шаблона "подробной SEI" представлен в добавлении А к главе 4.

2.8.7 По итогам этапа 7 группе по разработке НПБП следует составить перечень приоритетных SEI. Этот перечень формирует план действий по выполнению национальных задач в области безопасности полетов (и в конечном счете национальных целей в области безопасности полетов). После составления перечня потенциальных приоритетных SEI группа по разработке готова к началу подготовки НПБП.

2.8.8 НПБП не должен в деталях включать все действия в поддержку каждой SEI; некоторые SEI могут быть изложены в отдельном документе, содержащем подробный план реализации (например, относительно создания независимого полномочного органа по расследованию авиационных происшествий и инцидентов или ГосПБП). В таких случаях в НПБП могут быть кратко представлены SEI, а также в документе могут содержаться ссылка или указание на подробный(е) план(ы) внедрения.

2.8.9 Результатом выполнения этого этапа является подготовка перечня приоритетных SEI.

2.9 ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (ЭТАП 8)

2.9.1 Этот заключительный этап, посвященный оценке эффективности обеспечения безопасности полетов, разделен на два отдельных модуля:

- a) определение процесса мониторинга реализации НПБП и его эффективности;
- b) собственно оценка эффективности обеспечения безопасности полетов.

2.9.2 Вначале группе по разработке НПБП следует определить методы, которые государство будет применять при оценке эффективности обеспечения безопасности полетов в целях осуществления мониторинга реализации НПБП и эффективности плана. На этом этапе группа по разработке должна определить такие аспекты, как процессы:

- a) мониторинга реализации SEI, перечисленных в НПБП;
- b) отслеживания эффективности деятельности по каждой национальной задаче в области безопасности полетов (включая использование показателей, представленных в НПБП);
- c) предоставления заинтересованным сторонам соответствующей актуальной информации о прогрессе в достижении национальных целей в области безопасности полетов, а также о состоянии реализации SEI.

2.9.3 Группе по разработке следует также определить процесс внесения исправлений и поправок в НПБП и связанные с ним SEI, порядка урегулирования определенных ситуаций (например, действия в том случае, если национальные цели в области безопасности полетов не достигнуты) и представления отчетности об этих событиях заинтересованным сторонам. Группа по разработке должна включить описание всех этих процессов в специальный раздел "мониторинг реализации" в НПБП (подробные инструкции см. в п. 4.3.6 главы 4). Это описание является результатом выполнения данного этапа.

2.9.4 Определив процесс мониторинга реализации, группа по разработке имеет в своем распоряжении все необходимое для завершения подготовки НПБП, отвечающего всем требованиям, изложенным в п. 2.1. Группа по разработке может использовать шаблон НПБП, представленный в добавлении А к главе 4, или разработать собственный шаблон.

2.9.5 Работа группы по разработке не заканчивается после разработки НПБП и передачи его организациям или отдельным лицам, ответственным за руководство внедрением. Здесь начинается второй модуль этого этапа: группа по разработке должна оценить эффективность обеспечения безопасности полетов в целях осуществления мониторинга реализации НПБП, а также оценить фактическую эффективность плана для повышения безопасности полетов на национальном уровне. Группе по разработке НПБП следует периодически осуществлять мониторинг реализации SEI, с тем чтобы удостовериться, что действия предпринимаются, являются эффективными, а любые трудности с реализацией устраняются. Группа по разработке может существовать на протяжении периода существования НПБП, и ее состав может изменяться в зависимости от ее потребностей. Государству следует установить процесс обновления, обеспечив постоянную координацию и мониторинг обновлений SEI, связанных с НПБП, охватывающий ответственных лиц в различных организациях заинтересованных сторон. Дополнительные инструктивные указания относительно роли группы по разработке после публикации НПБП, а также о пересмотре НПБП для подготовки последующих изданий представлены в *Руководстве по мониторингу внедрения региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов* (Doc 10162).

2.9.6 По завершении реализации SEI или ранее, если это будет обусловлено другими факторами (например, изменениями в эксплуатационном контексте государства в результате нарушающих деятельность событий или возникающих тенденций), группа по разработке НПБП (или иная назначенная организация) должна повторно выполнить этапы, указанные на рис. 2-1, с тем чтобы обеспечить сохранение соответствия опасностей и недостатков в области обеспечения безопасности полетов, проблем в сфере безопасности полетов, а также целей и задач существующему в государстве эксплуатационному контексту. Группа по разработке НПБП должна также определить другие SEI, которые могут понадобиться государству для управления национальными вопросами безопасности полетов. Это способствует регулярному обновлению НПБП для устранения новых выявленных опасностей и недостатков в области безопасности полетов и обеспечивает постоянное совершенствование.

2.10 ТРАНСПАРЕНТНОСТЬ

Для регионального и национального планирования обеспечения безопасности полетов необходима прозрачность. Рекомендуется, чтобы РПБП и НПБП были открыты для общественности (например, на общедоступном веб-сайте), с тем чтобы другие организации в регионе или государстве, а также пассажиры были хорошо информированы о тех инициативах, которые реализуются в целях повышения безопасности полетов, помимо информации о прогрессе в достижении установленных целей.

2.11 ВЗАИМОСВЯЗЬ МЕЖДУ НПБП И ГосПБП

2.11.1 ГосПБП представляет собой единый комплекс законов, правил, мер политики, задач, процессов, процедур и видов деятельности, нацеленных на управление безопасностью полетов на уровне государства. Она включает в себя ряд процессов и видов деятельности, которые в совокупности обеспечивают государство средствами управления безопасностью полетов и эффективного осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов. ГосПБП служит средством, с помощью которого государство определяет круг своих обязанностей по управлению безопасностью полетов на национальном уровне. Она помогает государству проактивно собирать и анализировать данные, проводить оценку рисков для безопасности полетов в целях выявления опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов, а также определять национальные эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов и организационные проблемы. ГосПБП – это основа, на которой государство выстраивает проактивный подход к обеспечению национальной безопасности полетов.

2.11.2 Наличие ГосПБП позволяет государству получать доступ к информации о безопасности полетов посредством возможностей анализа данных о безопасности полетов, к которым относятся:

- a) система сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS) для сбора, хранения, агрегирования, обработки и обеспечения анализа данных и информации о безопасности полетов, включая системы обязательного и добровольного представления данных, созданных и используемых отдельными людьми и организациями в государстве;
- b) процессы анализа данных и информации о безопасности полетов, получаемых из SDCPS;
- c) положения о защите данных и информации о безопасности полетов;
- d) средства для своевременного предоставления информации о безопасности полетов или обмена ею.

2.11.3 Для определения взаимосвязи между НПБП и ГосПБП, а также организации процесса разработки НПБП государству необходимо учитывать, располагает ли оно развитыми возможностями анализа данных о безопасности полетов – иными словами, выполнило ли оно все элементы, перечисленные в п. 2.11.2.

Примечание. Вне зависимости от степени налаженности или уровня развитости возможностей анализа данных о безопасности полетов государство должно разработать и реализовать НПБП.

2.11.4 *Государство без развитых возможностей анализа данных о безопасности полетов*

У государства без развитых возможностей анализа данных о безопасности полетов может не быть возможностей сбора и анализа данных, а также управления рисками для безопасности полетов, чтобы выявлять опасности и недостатки в области обеспечения безопасности полетов и определять национальные эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов и организационные проблемы – такой сценарий вероятен в государстве, которое не создало ГосПБП. Отсутствие возможностей анализа данных по безопасности полетов ограничивает способность государства использовать информацию о безопасности полетов (обычно получаемую посредством ГосПБП) в качестве источника для выявления опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов, а также определения национальных эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов и организационных проблем для включения в НПБП. Для получения этой информации государству будет необходимо в значительной мере полагаться на другие источники данных (например, ГПБП и РПБП). Кроме того, поскольку государство обязано внедрить ГосПБП в рамках своих обязанностей по управлению безопасностью полетов, часть его НПБП должна быть посвящена созданию ГосПБП и управлению ею. Следующее относится к государству без развитых возможностей анализа данных о безопасности полетов или к государству, не создавшему ГосПБП:

- a) *НПБП главным образом основан на ГПБП и РПБП.* Эти два документа помогают государству выявлять опасности и недостатки обеспечения безопасности полетов, а также определять национальные эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов и организационные проблемы.
- b) *НПБП в основном нацелен на решение организационных проблем.* В государстве, не имеющем развитых возможностей анализа данных о безопасности полетов или не создавшем ГосПБП, НПБП должен содержать SEI, направленные на решение организационных проблем и расширение организационных возможностей (например, совершенствование возможностей анализа данных о безопасности полетов на национальном уровне). После решения этих организационных проблем у государства появятся больше возможностей для устранения эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов.
- c) *Одной из национальных целей в области безопасности полетов, содержащихся в НПБП, должно быть создание ГосПБП и управление ею.* В НПБП должны быть включены SEI, образующие план действий, необходимых для создания ГосПБП и управления ею, включая развитие возможностей государства по анализу данных о безопасности полетов.

2.11.5 *Государство с развитыми возможностями анализа данных о безопасности полетов*

Государство с развитыми возможностями анализа данных о безопасности полетов способно, как правило, посредством своей ГосПБП, использовать свой процесс выявления опасностей и управления рисками для безопасности полетов как источник информации о безопасности полетов для выявления опасностей и недостатков в области обеспечения безопасности полетов, а также определения национальных эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов и организационных проблем для включения в НПБП. Следующее относится к государству с развитыми возможностями анализа данных о безопасности полетов или к государству, которое создало ГосПБП:

- a) *НПБП главным образом основан на ГосПБП.* ГосПБП помогает государству выявлять опасности и недостатки в области обеспечения безопасности полетов, а также определять эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов и организационные проблемы (при этом учитывая положения ГПБП и РПБП). ГосПБП позволяет государству управлять своей деятельностью последовательным и проактивным образом, оценивая свою эффективность в области обеспечения безопасности полетов, осуществляя мониторинг реализации SEI и устраняя любые выявленные опасности и недостатки в области обеспечения безопасности полетов.
- b) *НПБП – это один из ключевых документов в рамках документации ГосПБП.* НПБП представляет собой средство, с помощью которого государство определяет SEI и руководит их реализацией в целях устранения национальных эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов и организационных проблем, определенных с помощью процессов ГосПБП или на основе ГПБП или РПБП. Он также позволяет государству определить виды деятельности для совершенствования ГосПБП или для достижения своих целей в области безопасности полетов.
- c) *НПБП дополняет ГосПБП.* Государство может использовать SEI для приоритизации усовершенствований процессов и мероприятий ГосПБП, а также для решения национальных проблем в области безопасности полетов, выявленных в рамках ГосПБП (например, организационных проблем). Информация о безопасности полетов, полученная в рамках ГосПБП, может также способствовать выполнению других национальных планов, например аэронавигационного плана.

Добавление А к главе 2

СТАНДАРТИЗИРОВАННАЯ СИСТЕМА ВЫЯВЛЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ ПРОБЛЕМ

Примечание. Система содержит в себе набор конкретных критериев для разработки РПБП и отдельный набор критериев для разработки НПБП.

<i>Для использования на региональном уровне</i>		
<i>Критерии</i>	<i>Предмет анализа</i>	<i>Методология</i>
Агрегированный статус систем и потенциала государств по контролю за обеспечением безопасности полетов на региональном уровне	Эффективная реализация (ЕI) восьми критических элементов (КЭ) системы контроля за безопасностью полетов со стороны государств региона	<ol style="list-style-type: none"> 1) Проанализировать информацию, полученную в рамках деятельности механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП (через онлайн-платформу (OLF)) на региональном уровне: <ol style="list-style-type: none"> a) вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC); b) пять ПВП с наименьшим показателем EI для комбинации области проверки (AA) и КЭ исходя из консолидированной "тепловой карты" региона; c) ПВП с наименьшим показателем; d) другая важная информация в информационных панелях государств. 2) Оценить организацию гражданской авиации и государственную систему и функции (ORG/CE-3) на основе информации, полученной в рамках деятельности МНМ УППКБП (через OLF) на региональном уровне: <ol style="list-style-type: none"> a) ВП 2.051 Создание и внедрение механизма, обеспечивающего наличие у каждого органа по контролю за обеспечением безопасности полетов достаточных финансовых ресурсов для выполнения своих национальных и международных обязательств; b) ВП 2.053 Создание государством механизма, обеспечивающего наличие у каждого органа по контролю за безопасностью полетов достаточных кадровых ресурсов для выполнения своих национальных и международных обязательств;

Для использования на региональном уровне		
Критерии	Предмет анализа	Методология
		<p>с) ВП 2.103 Наличие у каждого органа по контролю за обеспечением безопасности полетов/органа по расследованию возможности привлекать, нанимать и удерживать достаточно квалифицированный/опытный технический персонал;</p> <p>3) использовать отчеты и документацию отраслевых и других организаций на региональном уровне;</p> <p>4) провести обзор рекомендаций ИКАО по обеспечению безопасности полетов, имеющих глобальное значение (SRGC);https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Safety-Recommendations-of-Global-Concern-(SRGC).aspx</p> <p>5) рассмотреть возможное воздействие сотрудничества с другими субъектами, поддерживающими системы и потенциал государств по контролю за безопасностью полетов на региональном уровне</p>
Агрегированный статус создания государствами ГосПБП и управления ими на региональном уровне	Статус создания государствами региона ГосПБП и управления ими, на основе различных источников	Проанализировать информацию, полученную в рамках деятельности МНМ УППКБП (через OLF): сводные результаты самооценки по ВП о ГосПБП (ВП, связанные с ГосПБП)
Учет глобальных и национальных организационных (ORG) проблем при формулировании региональных проблем	Общность проблем категории ORG, указанных в ГПБП и НПБП нескольких государств региона	<p>1) Проанализировать ГПБП для выявления общих глобальных проблем категории ORG:</p> <p>а) если в ГПБП содержится призыв к регионам предусмотреть в РПБП решение конкретной глобальной проблемы категории ORG, рассматривать ее как потенциальную региональную проблему категории ORG;</p> <p>б) включить ссылку на публичный сайт ГПБП: www.icao.int/gasp;http://www.icao.int/gasp</p> <p>2) проанализировать НПБП государств региона для выявления общих национальных проблем категории ORG:</p> <p>а) если одна и та же национальная проблема ORG включена в несколько планов, рассматривать ее как потенциальную региональную проблему категории ORG;</p> <p>б) включить ссылку на библиотеку НПБП: www.icao.int/nasplibraryhttp://www.icao.int/nasplibrary</p>
Обоснование для принятия решений	Дополнительные соображения для принятия во внимание при выборе региональных проблем категории ORG	Принять во внимание ограничения, связанные с ограниченностью ресурсов, и необходимость сосредоточиться на более коротком списке задач: ограничить число региональных проблем категории ORG, указанных в плане

Для использования на национальном уровне		
Критерии	Предмет анализа	Методология
Описание эксплуатационного контекста	<ol style="list-style-type: none"> 1) Объем воздушного движения, а также предполагаемый рост или снижение; 2) сложность полетов (например, топография, метеорология, климат и т. д.), а также ожидаемые изменения в полетах (например, дроны, искусственный интеллект, перспективная аэромобильность, коммерческие космические перевозки) 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Проанализировать доступные источники данных: <ol style="list-style-type: none"> a) данные об объемах воздушного движения (иными словами, количество взлетно-посадочных операций, сезонность); b) количество и типы аэродромов и вертодромов; c) классификация воздушного пространства; d) типы полетов (в разбивке по сектору, например "коммерческий", "общая авиация"); 2) проанализировать информацию с помощью инструментов и приложений ИКАО: <ol style="list-style-type: none"> a) брифинг по безопасности полетов для государств, посвященный Комплексной системе по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов (iSTARS); <ol style="list-style-type: none"> i) индексы безопасности полетов; ii) внедрение навигации, основанной на характеристиках; iii) обзор авиационной деятельности государства; b) инструктаж для аэропорта по системе iSTARS; c) информационная панель государства на OLF; 3) принять во внимание воздействие текущих и ожидаемых социально-политических проблем, влияющих на объем воздушного движения и сложность эксплуатационной деятельности.
Государственная система и потенциал по контролю за обеспечением безопасности полетов	<ol style="list-style-type: none"> 1) Эффективная реализация (EI) восьми критических элементов (КЭ) системы контроля за обеспечением безопасности полетов; 2) внешние по отношению к государству заинтересованные стороны, влияющие на систему и возможности или поддерживающие их; 3) текущая и ожидаемая организационная структура, применимая к и/или влияющая на государственный контроль за обеспечением безопасности полетов (иными словами, 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Проанализировать информацию, полученную в рамках деятельности МНМ УППКБП (через OLF): <ol style="list-style-type: none"> a) государственный вопросник по авиационной деятельности; b) самооценку в рамках МНМ УППКБП; c) SSC; d) пять ПВП с наименьшим показателем EI для комбинации AA и КЭ исходя из консолидированной "тепловой карты" государства; e) другую соответствующую информацию, содержащуюся в информационной панели государства; 2) оценить организацию гражданской авиации, государственную систему и функции (ORG/CE-3) на основе информации, полученной в рамках деятельности МНМ УППКБП (через OLF) на национальном уровне: <ol style="list-style-type: none"> a) ВП 2.051 Создание и внедрение механизма, обеспечивающего наличие у каждого органа по контролю за обеспечением безопасности полетов достаточных финансовых ресурсов для выполнения своих национальных и международных обязательств;

Для использования на национальном уровне		
Критерии	Предмет анализа	Методология
	отделение функций государства от роли поставщика обслуживания, независимость полномочного органа по расследованию авиационных происшествий, вопросы здравоохранения, таможенного и иммиграционного контроля, авиационной безопасности, кибербезопасности, гражданско-военного взаимодействия, а также делегирования или назначения полномочий)	<p>b) ВП 2.053 Создание государством механизма, обеспечивающего наличие у каждого органа по контролю за безопасностью полетов достаточных кадровых ресурсов для выполнения своих национальных и международных обязательств;</p> <p>c) ВП 2.103 Наличие у каждого органа по контролю за обеспечением безопасности полетов/органа по расследованию возможности привлекать, нанимать и удерживать достаточно квалифицированный/опытный технический персонал;</p> <p>3) использовать внутренние и внешние отчеты и результаты проверок (например, внутренних и внешних проверок, отчеты об авиационных происшествиях, региональные отчеты);</p> <p>4) рассмотреть влияние сотрудничества с другими субъектами, поддерживающими государственную систему и потенциал по контролю за обеспечением безопасности полетов;</p> <p>5) рассмотреть описание системы (Дос 9859 ИКАО "Руководство по управлению безопасностью полетов" и государственный вопросник по авиационной деятельности) и сопоставить его с Дос 9734 ИКАО "Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов", часть А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой" – на предмет обязательств по контролю за обеспечением безопасности полетов</p>
Создание государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) и управление ею	Статус создания и управления ГосПБП на основе различных источников	<p>1) Проанализировать информацию, полученную в рамках деятельности МНМ УППКБП (через OLF): обращаться к вопросам протокола (ВП), относящимся к ГосПБП;</p> <p>2) использовать инструктивные материалы Группы международного сотрудничества по управлению безопасностью полетов, главным образом разработанный Группой инструмент оценки ГосПБП;</p> <p>3) использовать внутренние и внешние отчеты и результаты проверок (например, результаты внутренних проверок, отчеты об авиационных происшествиях, результаты внешних проверок)</p>

Для использования на национальном уровне		
Критерии	Предмет анализа	Методология
Учет глобальных и региональных организационных (ORG) проблем при формулировании национальных проблем категории ORG	Общность проблем категории ORG, указанных в ГПБП и соответствующем РПБП	<ol style="list-style-type: none"> 1) Проанализировать ГПБП с целью выявления общих глобальных проблем категории ORG: <ol style="list-style-type: none"> a) если ГПБП предусматривает необходимость решения государствами конкретной глобальной организационной проблемы в НПБП, рассматривать ее как потенциальную национальную организационную проблему; b) использовать публичный веб-сайт ГПБП: www.icao.int/gasp; 2) проанализировать РПБП с целью выявления общих региональных проблем категории ORG: <ol style="list-style-type: none"> a) если РПБП предусматривает необходимость решения государствами региона конкретной региональной организационной проблемы в НПБП, рассматривать ее как потенциальную национальную организационную проблему; b) использовать библиотеку РПБП: www.icao.int/rasp
Обоснование для принятия решений	Дополнительные соображения для принятия во внимание при выборе проблем категории ORG	Принять во внимание ограничения, связанные с ограниченностью ресурсов, и необходимость сосредоточиться на более коротком списке задач: ограничить число национальных проблем категории ORG, указанных в плане

Добавление В к главе 2

СТАНДАРТИЗИРОВАННАЯ СИСТЕМА ВЫЯВЛЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ И НАЦИОНАЛЬНЫХ КАТЕГОРИЙ СОБЫТИЙ ПОВЫШЕННОГО РИСКА

Примечание. Приведенные ниже критерии могут использоваться для включения событий в перечень категорий событий повышенного риска (HRC) и их исключения из него.

<i>Критерии</i>	<i>Предмет анализа</i>	<i>Методология</i>
Число погибших	Число погибших в разбивке по категориям событий авиационных происшествий (в соответствии с СИСТТ)	<ol style="list-style-type: none">1) Проанализировать классификацию событий;2) выявить категории, приведшие к наибольшему числу погибших
Риск гибели людей	Риск гибели людей в разбивке по категориям событий авиационных происшествий или серьезных инцидентов (в соответствии с СИСТТ)	<ol style="list-style-type: none">1) Проанализировать классификацию событий;2) выявить события, связанные с категориями событий, характеризующимися наибольшим числом погибших (с точки зрения тяжести последствий), с учетом потенциального исхода. <ul style="list-style-type: none">• Пример: серьезный инцидент, не повлекший гибели людей, но связанный с проблемами сближения воздушных судов, выдачей предупреждений TCAS/ACAS, потерей эшелонирования или опасным сближением воздушных судов в полете, кодируется как "столкновение в воздухе" (в соответствии с категориями события СИСТТ) ввиду числа погибших, к которому привело бы потенциальное столкновение в воздухе (иными словами, если бы столкновение произошло, результатом события стали бы многочисленные человеческие жертвы)

Критерии	Предмет анализа	Методология
Число авиационных происшествий и серьезных инцидентов	Число авиационных происшествий или серьезных инцидентов в разбивке по категориям событий (в соответствии с СИСТТ)	<ol style="list-style-type: none"> 1) Проанализировать классификацию событий; 2) выявить категории, приведшие к наибольшему числу авиационных происшествий и серьезных инцидентов
Распределение (на основе минимального пятилетнего массива данных)	Частота событий	<ol style="list-style-type: none"> 1) Использовать скользящее среднее за пятилетний период; 2) рассмотреть возможность использования данных, основанных на коэффициентах (например, количество выполненных этапов полета)
	Распространенность категории событий в масштабах региона	Если категория событий присутствует в нескольких государствах региона, рассматривать ее как потенциальную региональную категорию событий (в РПБП) или национальную категорию событий (в НПБП)
	Использование информации об авиационных происшествиях	<ol style="list-style-type: none"> 1) Сосредоточить внимание на предпосылках и сопутствующих факторах; 2) использовать различные источники, включая данные ИКАО и отрасли; 3) разрабатывать и осуществлять мониторинг соответствующих показателей эффективности обеспечения безопасности полетов
Учет глобальных и национальных HRC при определении R-HRC	Общность HRC и других категорий событий риска, встречающихся в Глобальном плане обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и НПБП нескольких государств региона	<ol style="list-style-type: none"> 1) Проанализировать ГПБП в целях выявления G-HRC: <ol style="list-style-type: none"> a) если ГПБП предусматривает необходимость рассмотрения региональными РПБП G-HRC, рассматривать их как потенциальные R-HRC; b) обращаться к публичному веб-сайту ГПБП: www.icao.int/gasp; 2) проанализировать НПБП государств региона с целью выявления общих N-HRC: <ol style="list-style-type: none"> a) если одна и та же N-HRC включена в несколько планов, рассматривать ее как потенциальную R-HRC; b) обращаться к библиотеке НПБП: www.icao.int/nasplibrary; 3) рассмотреть другие категории риска событий, перечисленные в ГПБП или НПБП нескольких государств региона

Критерии	Предмет анализа	Методология
Учет глобальных и региональных НРС при определении N-HRC	Общность НРС и других категорий риска событий, встречающихся в ГПБП и соответствующем РПБП	<ol style="list-style-type: none"> 1) Проанализировать ГПБП в целях выявления G-HRC: <ol style="list-style-type: none"> a) если ГПБП предусматривает необходимость рассмотрения государствами G-HRC в НПБП, рассматривать их как потенциальные N-HRC; b) обращаться к публичному веб-сайту ГПБП: www.icao.int/gasp; 2) проанализировать соответствующий РПБП с целью выявить R-HRC: <ol style="list-style-type: none"> a) если РПБП предусматривает необходимость рассмотрения государствами региона R-HRC в НПБП, рассматривать их как потенциальные N-HRC; b) использовать библиотеку РПБП: www.icao.int/rasp; 3) рассмотреть другие категории риска событий, перечисленные в ГПБП и РПБП
Обоснование принятия решений	Дополнительные аспекты для рассмотрения при выборе НРС	<ol style="list-style-type: none"> 1) Принять во внимание ограничения, связанные с ограниченностью ресурсов, и необходимость сосредоточиться на более коротком перечне событий повышенного риска: ограничить количество НРС, включаемых в план; 2) несмотря на то что при выборе НРС приоритет отдается категориям событий риска с большим числом погибших и более высоким риском гибели людей и получения травм, рассмотреть возможность включения серьезных инцидентов с низким риском гибели людей, но высокой частотой возникновения.

Добавление С к главе 2

СТАНДАРТИЗИРОВАННАЯ СИСТЕМА РАЗРАБОТКИ ЦЕЛЕЙ, ЗАДАЧ И ПОКАЗАТЕЛЕЙ В ПЛАНАХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Примечание. Приведенные ниже критерии могут использоваться при разработке целей, задач и показателей в контексте планов обеспечения безопасности полетов.

Элемент	Критерии разработки	Конкретные аспекты для рассмотрения	Пример и обоснование
Цель	<ul style="list-style-type: none"> • Формулировать цель таким образом, чтобы она описывала высокоуровневый результат, на достижение которого направлен план; • описать желаемые результаты, на достижение которых направлена стратегия; • формулировать цель описательным образом (например, с использованием терминов "укрепить" или "повысить"); • формулировать цель в общем виде, без указания конкретных мер (например, "укрепить контроль за обеспечением безопасности полетов", а не "нанять инспекторов"), что позволяет сохранить высокий уровень целеполагания и увязать цель более чем с одной задачей; • формулировать цель таким образом, чтобы она была понятна как самостоятельное утверждение (избегать отсылок к документам или 	<ul style="list-style-type: none"> • При формулировании целей использовать перечень проблем в области безопасности полетов (в этом перечне указаны темы, которые раскрываются в плане посредством стратегии); • принимать во внимание результаты, на достижение которых направлены усилия в области безопасности полетов (например, по какой причине требуется увеличение числа инспекторов или внесение изменений в существующие правила); • цель должна определять, чего план намерен достичь с точки зрения управления безопасностью полетов (например, улучшения сотрудничества с заинтересованными сторонами, расширения потенциала по контролю); • цель следует выражать описательным образом, формулируя ее как действия, ориентированные на выбранные высокоуровневые результаты или результаты, имеющие существенные последствия (например, снижение эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов); • цель не должна содержать количественных показателей (числовых значений, процентного 	<ul style="list-style-type: none"> • Пример цели: "Укрепить потенциал в области эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов". • <u>Обоснование:</u> <ul style="list-style-type: none"> ✓ отражает высокоуровневый результат; ✓ носит описательный и общий характер; ✓ не указывает, на кого направлены действия; ✓ проста для понимания

Элемент	Критерии разработки	Конкретные аспекты для рассмотрения	Пример и обоснование
	<p>элементов, которые требовали бы от читателя обращаться к другим источникам для понимания того, что цель под собой подразумевает)</p>	<p>увеличения или уменьшения либо тенденций, например "повысить на 25 процентов");</p> <ul style="list-style-type: none"> • в цели не должно быть указано, на кого направлены действия (например, "ВГА"); • каждая цель должна содержать по меньшей мере одну задачу 	
Задача	<ul style="list-style-type: none"> • Формулировать задачу таким образом, чтобы она описывала конкретный желаемый результат конкретных действий, предпринимаемых для достижения цели, в установленный момент времени; • формулировать задачу таким образом, чтобы было указано, на кого направлен конкретный результат (например, "ВГА"); • формулировать задачу преимущественно в количественной форме (например, с использованием числовых значений или процентных долей установленных значений – "достичь показателя 75 процентов") либо с указанием завершеного действия (например, "завершить процесс набора всех новых инспекторов в соответствии со стратегией найма", что эквивалентно 100 процентам); • указывать дату, к которой результат должен быть достигнут (например, "к 2030 году"); • формулировать задачу таким образом, чтобы она была понятна как самостоятельное утверждение (избегать отсылок к документам или элементам, которые требовали бы от читателя обращаться к другим источникам для понимания того, что задача под собой подразумевает) 	<ul style="list-style-type: none"> • Использовать при разработке задач перечень проблем в области безопасности полетов (на этом уровне из перечня могут быть взяты конкретные вопросы, в отличие от более общих формулировок на уровне цели); • задача должна позволять измеримым образом подтверждать и демонстрировать эффективность действий (иными словами, SEI), связанных с планом; • задача представляет собой контрольную величину, которая поддается количественной оценке и должна быть достигнута для выполнения цели. Задача должна иметь числовое выражение; • каждая задача должна быть связана с соответствующей целью (на которую она опирается); • задача должна быть реалистичной и достижимой, но при этом амбициозной и предусматривать постепенное увеличение в направлении долгосрочной цели; • задача должна быть приемлемой для заинтересованных сторон, в противном случае отслеживание ее выполнения может быть затруднено; • следует избегать формулирования задачи на уровне отдельного действия (например, "проведение совещания", "подготовка документа"): действия, способствующие достижению результата, могут быть отражены на уровне показателей; • для полноты каждая задача должна включать: <ol style="list-style-type: none"> 1) результат; 2) указание, на кого направлен результат (или кто несет ответственность за соответствующие действия по его достижению); 3) контрольную величину, которая поддается количественной оценке (иными словами, измерению); 4) срок выполнения; 	<ul style="list-style-type: none"> • Пример задачи: "К 2028 году ВГА увеличить численность персонала на 10 новых инспекторов". • Обоснование <ul style="list-style-type: none"> ✓ описывает результат; ✓ определяет, на кого направлен результат; ✓ поддается количественной оценке; ✓ содержит срок выполнения; ✓ содержит увязку с целью

Элемент	Критерии разработки	Конкретные аспекты для рассмотрения	Пример и обоснование
		<ul style="list-style-type: none"> желательно предусматривать более одной задачи на одну цель, с тем чтобы сбор данных осуществлялся из более чем одного источника или по более чем одному виду деятельности; каждая задача должна также сопровождаться перечнем показателей, предназначенных для измерения прогресса ее выполнения. <p><i>Примечание. Использование таких управленческих инструментов, как подход, заключающийся в постановке конкретных, измеримых, достижимых, значимых и своевременных (SMART) целей и задач, может помочь сформулировать действия, которые заинтересованные стороны будут выполнять в контексте реализации SEI</i></p>	
Показатель	<ul style="list-style-type: none"> Формулировать показатель в количественном выражении без указания значений (иными словами, без фактических числовых данных); использовать указатели количества, такие как "процент" или "число", без указания числовых значений (например, показатель не должен содержать формулировки "50 процентов" или "пять событий в месяц"): показатель определяет, что именно подлежит измерению, при этом данные для заполнения соответствующих значений будут получены на этапе фактического измерения показателей эффективности обеспечения безопасности полетов; формулировать показатель таким образом, чтобы он свидетельствовал о том, был ли желаемый результат достигнут (например, если задачей является набор 10 новых инспекторов в течение пяти лет, показателем может служить количество заявок в квартал); 	<ul style="list-style-type: none"> Показатель представляет собой параметр измерения, используемый для оценки того, обеспечивает ли план достижение ожидаемых результатов (иными словами, служит доказательством); показатель отражает измеримую величину, используемую для отслеживания прогресса в деятельности, связанной с задачей; отдавать предпочтение конкретным показателям, отражающим отдельные задачи. Показатели могут измерять как действия, способствующие достижению желаемого результата (это облегчает отслеживание прогресса), так и сам результат; отдавать предпочтение использованию в показателе количественных ориентиров: он должен измерять конкретное действие или задачу и иметь наглядный характер; оценивать каждый показатель до публикации путем заполнения соответствующих полей в Doc 10162, с тем чтобы убедиться, что показатели носят реалистичный характер; для каждого показателя указать ¹: <ol style="list-style-type: none"> обоснование; ограничения; определения терминов; 	<ul style="list-style-type: none"> <u>Пример показателя:</u> "Процент кандидатов, успешно прошедших курс подготовки инспекторов" <u>Обоснование:</u> <ul style="list-style-type: none"> ✓ поддается количественной оценке; ✓ не содержит конкретных чисел или данных; ✓ определяет, что подлежит измерению; ✓ служит доказательством (и помогает определить, достигаются ли желаемые результаты); ✓ имеет увязку с задачей

1. В соответствии с *Руководством по мониторингу внедрения региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов* (Doc 10162).

Элемент	Критерии разработки	Конкретные аспекты для рассмотрения	Пример и обоснование
	<ul style="list-style-type: none"> • сосредоточить внимание как на "негативных" результатах или событиях, которых следует избегать (например, авиационные происшествия со смертельным исходом), так и на "позитивных" результатах или достижениях, свидетельствующих о желаемом результате (например, завершённые программы обучения, проведенные проверки); • формулировать показатель таким образом, чтобы он был понятен как самостоятельное утверждение (избегать отсылок к документам или элементов, которые требовали бы от читателя обращаться к другим источникам для понимания того, что показатель под собой подразумевает) 	<ol style="list-style-type: none"> 4) метод расчета; 5) массив(ы) данных; 6) доступность; 7) поставщика; <ul style="list-style-type: none"> • каждый показатель должен быть увязан с соответствующей задачей; • обеспечить сбалансированное количество показателей: <ol style="list-style-type: none"> 1) желательно включать более одного показателя на одну задачу, с тем чтобы обеспечить возможность сбора данных из более чем одного источника или вида деятельности; 2) удерживать количество показателей на реалистичном, приемлемом уровне (например, нецелесообразно включать 10 показателей на одну задачу, если они не будут отслеживаться) 	

Глава 3

СОСТАВЛЕНИЕ РЕГИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

3.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

3.1.1 В настоящей главе содержится инструктивный материал для оказания помощи региональным организациям, включая региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG) и региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), в принятии решения о том, что следует включать в региональный план обеспечения безопасности полетов (РПБП). В добавлении А к настоящей главе приведен шаблон РПБП, который следует рассматривать только в качестве примера. РПБП должен быть разработан на основании самооценки региона и отражать конкретные эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов и организационные проблемы.

3.1.2 В контексте Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и РПБП термин "регион" означает группу государств и/или организаций, осуществляющих совместную деятельность, направленную на повышение безопасности полетов в пределах географического района. RASG является региональной организацией, ответственной за разработку, поддержку реализации и мониторинг РПБП в соответствии с ГПБП. Процесс разработки РПБП должен предусматривать консультации с государствами, отраслью и другими основными заинтересованными сторонами в авиации. НПБП каждого государства в регионе должен быть приведен в соответствие и скоординирован с РПБП и другими мерами, направленными на повышение безопасности полетов. С экземплярами действующих РПБП можно ознакомиться в библиотеке ГПБП по адресу www.icao.int/RASP.

3.2 СОДЕРЖАНИЕ РПБП

3.2.1 РПБП должен как минимум содержать следующие разделы:

- a) введение;
- b) цель регионального плана, включая связь с национальными планами обеспечения безопасности полетов государств, которые входят в данный регион, а также с ГПБП;
- c) описание региональных рисков для безопасности полетов;
- d) описание региональных организационных проблем;
- e) изложение стратегического направления региона для управления безопасностью полетов на региональном уровне на определенный период, включая региональные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов, а также план действий, который способствует реализации стратегии обеспечения безопасности полетов, содержащейся в РПБП (иными словами, совокупность приоритетных инициатив по повышению безопасности полетов (SEI));
- f) описание того, каким образом регион будет оценивать эффективность обеспечения безопасности полетов, с тем чтобы осуществлять мониторинг реализации РПБП и его эффективности.

3.3 ПОДРОБНОЕ ОПИСАНИЕ РАЗДЕЛОВ РПБП

Введение в РПБП

3.3.1 Введение (или предисловие) должно содержать следующее:

- a) обзор РПБП, включая его структуру (разделы и их содержание);
- b) обязательство региона в деле обеспечения безопасности полетов и выделения ресурсов на мероприятия (на региональном уровне) для повышения безопасности полетов;
- c) процесс разработки, реализации и мониторинга РПБП:
 - 1) описать порядок разработки и утверждения РПБП, включая ответственные организации, любое сотрудничество с заинтересованными сторонами (например, с государствами, отраслью, международными организациями и т. д.);
 - 2) пояснить, что для реализации стратегии, изложенной в РПБП, требуется подход, основанный на сотрудничестве;
 - 3) описать порядок актуализации РПБП, что включает периодичность его пересмотра и обновления (например, пересматривается ежегодно и обновляется как минимум каждые три года) – следует учитывать согласование с циклом пересмотра ГПБП;
- d) региональные проблемы в области безопасности полетов;
- e) региональные цели и задачи в области безопасности полетов.

Цель РПБП

3.3.2 При описании цели РПБП следует включить:

- a) изложение стратегического направления региона для управления безопасностью полетов;
- b) срок действия РПБП;
- c) взаимосвязь РПБП, национального плана обеспечения безопасности полетов (НПБП) каждого государства в регионе и последнего издания ГПБП;
- d) инициативы на региональном уровне, которые способствуют повышению безопасности полетов на уровне отдельных государств и на более широком международном уровне;
- e) прочие планы, которые учитывались в ходе разработки РПБП (например, в соответствующих случаях *Глобальный аэронавигационный план* (ГАНП, Doc 9750), региональный аэронавигационный план и *Глобальный план обеспечения авиационной безопасности* (ГПАБ, Doc 10118)).

Региональные эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов

3.3.3 При описании региональных эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов следует включить:

- a) краткое описание авиационных происшествий и серьезных инцидентов, которые имели место в регионе в течение определенного периода времени и которые произошли с воздушными судами, зарегистрированными в государствах региона, в особенности с воздушными судами с максимальной массой свыше 5700 кг при выполнении регулярных коммерческих полетов (статистические данные по происшествиям и серьезным инцидентам можно получить из баз данных государств о происшествиях и инцидентах или из системы представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP) ИКАО;
- b) классификацию, использованную в процессе определения региональных эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов – рекомендуется использовать категории авиационных событий Группы по общей классификации (СІСТТ) CAST/ИКАО;
- c) региональные категории событий повышенного риска (R-HRC), включая причину их приоритизации (например, основанный на конкретных данных подход) – РПБП должен включать все применимые HRC, упоминающиеся в ГПБП (глобальные категории событий повышенного риска (G-HRC));
- d) главные факторы, способствующие возникновению R-HRC, выявленные в регионе;
- e) прочие выявленные региональные категории событий риска, включая причину их приоритизации. Они могут быть выявлены:
 - 1) отдельными государствами в регионе (например, с помощью их системы сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS));
 - 2) на основании регионального анализа (например, проведенного RASG, RSOO, группой планирования и осуществления проектов (PIRG) и/или региональной организацией по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO)); и/или
 - 3) на основании информации из других источников – региональные эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов должны включать различные секторы авиации, такие как аэродромы, коммерческий воздушный транспорт, авиацию общего назначения, полеты вертолетов.

Примечание. Дополнительная информация о G-HRC приведена в разделе 3 ГПБП. Информация о классификации СІСТТ размещена на веб-сайте ИКАО по адресу <https://www.icao.int/safety/AIG/taxonomy>.

Региональные организационные проблемы

3.3.4 При описании региональных организационных проблем следует включить:

- a) краткое изложение потенциала государств в регионе по осуществлению эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов. Для этого можно указать результаты последних проведенных государствами мероприятий в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности (УППКБП) ИКАО. Информация, относящаяся к МНМ УППКБП, размещена на онлайн-платформе (OLF) МНМ УППКБП по адресу <https://soa.icao.int>;

- b) перечень и описание региональных организационных проблем, отобранных для РПБП, включая причины их приоритизации;
- c) порядок их выявления, включая, в частности, основанный на данных подход. Они могут быть:
 - 1) выявлены отдельными государствами в регионе (например, с помощью их системы SDCPS);
 - 2) выявлены на основании регионального анализа (например, проведенного RASG, RSOO, PIRG и/или RAIO);
 - 3) основываться на организационных проблемах, изложенных в ГПБП; и/или
 - 4) основываться на региональном обзоре результатов УППКБП и данных о контроле отдельных государств за обеспечением безопасности полетов.

Стратегическое направление региона для управления безопасностью полетов

3.3.5 При описании стратегического направления региона для управления безопасностью полетов на региональном уровне следует включить:

- a) региональные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов (могут быть представлены в виде таблицы):
 - 1) объяснить, как региональные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов увязаны с ГПБП (это можно сделать посредством ссылок на цели, задачи и показатели ГПБП);
 - 2) перечислить любые конкретные региональные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов сверх целей, задач и показателей, содержащихся в ГПБП, если применимо;
- b) план действий, способствующий реализации представленной в РПБП стратегии обеспечения безопасности полетов:
 - 1) объяснить, как перечень приоритетных SEI поможет достичь региональных целей в области безопасности полетов (иными словами, связь между региональными целями и задачами в области безопасности полетов и SEI, которые регион будет реализовывать для повышения безопасности полетов);
 - 2) объяснить, как инициативы по повышению безопасности полетов (SEI) взаимосвязаны с отдельными SEI государств (в рамках региона) или со всеобъемлющими инициативами на международном уровне;
 - 3) перечислить SEI, которые регион планирует реализовать или которые находятся в процессе реализации, для устранения выявленных R-HRC и других региональных категорий событий риска и которые необходимы для достижения региональных целей в области безопасности полетов (этот перечень можно представить в добавлении или в виде ссылки/указания на другой документ);
 - 4) указать SEI, взятые из Глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов (главным образом из дорожной карты снижения эксплуатационных (OPS) факторов риска для безопасности полетов), если применимо;

- 5) перечислить SEI, которые регион планирует реализовать или которые находятся в процессе реализации, для устранения всех выявленных региональных проблем и которые необходимы для достижения региональных целей в области безопасности полетов (этот перечень можно представить в добавлении или в виде ссылки/указания на другой документ);
- 6) указать SEI, взятые из Глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов (главным образом из дорожной карты решения организационных (ORG) проблем), если применимо;
- с) возникающие проблемы, которые могут потребовать дополнительного анализа.

Осуществление мониторинга

3.3.6 При составлении раздела о мониторинге и оценке реализации РПБП и его эффективности в него следует включить:

- а) каким образом регион будет осуществлять мониторинг реализации перечисленных в РПБП SEI и как он будет оценивать эффективность обеспечения безопасности полетов региональной системы гражданской авиации, с тем чтобы гарантировать достижение предполагаемых результатов;
- б) порядок внесения в РПБП и его SEI коррективов и поправок и метод представления информации об этом;
- с) порядок мониторинга каждой региональной задачи в области безопасности полетов для отслеживания эффективности реализации;
- д) каким образом заинтересованным сторонам будет предоставляться соответствующая последняя информация о прогрессе в достижении региональных целей в области безопасности полетов, а также о состоянии реализации SEI (например, информационная панель);
- е) текст, поясняющий следующие ситуации:
 - 1) если региональные цели в области безопасности полетов не выполняются, следует указать способствующие факторы;
 - 2) если в регионе выявлены критически важные эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов, следует по возможности в кратчайшие сроки принять обоснованные меры для снижения этих рисков, что, возможно, приведет к досрочному пересмотру РПБП;
- ф) разъяснить, что государства применяют стандартизированный подход согласно указаниям RASG или другой соответствующей региональной организации для предоставления информации на региональном уровне (например, отдельным государствам следует направлять информацию в RASG). Это позволяет региону получать информацию и оценивать проблемы для безопасности полетов с использованием общей методики;
- г) контактную информацию для запросов или дополнительной информации.

3.4 ШАБЛОН РПБП

В добавлении А к настоящей главе содержится шаблон РПБП, который призван способствовать международной гармонизации РПБП. Использование этого шаблона не является обязательным, и он не заменяет существующие положения ИКАО. Шаблон служит примером, который способствует единообразной разработке РПБП и определяет минимальное содержание, предлагаемое в настоящем руководстве, обеспечивая при этом достаточную гибкость для включения любых характерных для региона потребностей. Регионы, которые принимают к использованию шаблон РПБП, должны сотрудничать с государствами в регионе, региональными организациями и региональным(и) бюро ИКАО для обеспечения согласованности РПБП с НПБП государств в регионе и с последним изданием ГПБП. Регионы в соответствующих случаях могут также сотрудничать с RASG других регионов.

3.5 КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ДЛЯ РПБП

В добавлении В к настоящей главе содержится контрольный перечень для РПБП. Использование этого перечня не является обязательным, и он не заменяет существующие положения ИКАО. Контрольный перечень – это инструмент, который способствует единообразной разработке РПБП и определяет минимальное содержание, предложенное в настоящем руководстве, в соответствии с шаблоном РПБП, представленным в добавлении А к настоящей главе. Контрольный перечень позволяет обеспечить полноту содержания РПБП, независимо от того, основывается ли он на шаблоне РПБП, а также помогает выявить любые недостающие элементы содержания. В соответствии с минимальным содержанием РПБП контрольный перечень включает:

- a) ссылку на раздел главы 3 настоящего руководства, в котором приведено минимальное содержание;
 - b) аспект, который необходимо проанализировать, или вопрос, на который необходимо дать ответ, для оценки полноты содержания РПБП, относящегося к этому разделу;
 - c) колонку для пользователя, чтобы можно было отметить наличие или отсутствие конкретного содержания в РПБП;
 - d) колонку, в которой пользователь может указать, где находится конкретное содержание в РПБП, если оно не приведено в том же разделе, как и в шаблоне РПБП (например, конкретная тема может быть включена в раздел с описанием цели РПБП, а не во введение).
-

Добавление А к главе 3

ШАБЛОН РЕГИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

РАЗДЕЛ 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 ОБЗОР РПБП¹

[Регион] берет обязательство повышать безопасность полетов, выделять ресурсы на вспомогательную деятельность и осуществлять более тесное сотрудничество на региональном уровне. Цель настоящего регионального плана обеспечения безопасности полетов (РПБП) заключается в неуклонном уменьшении числа погибших и риска гибели людей путем разработки и реализации региональной стратегии обеспечения безопасности полетов. Безопасная, жизнестойкая и устойчивая авиационная система способствует экономическому развитию [Регион], государств, которые в него входят, а также их отраслей промышленности. РПБП способствует эффективному внедрению государственных систем контроля за обеспечением безопасности полетов в [Регион], применению основанного на оценке риска подхода к управлению безопасностью полетов на региональном уровне, а также координированному подходу к сотрудничеству между государствами в регионе, [перечень организаций] и отрасли. Всем заинтересованным сторонам рекомендуется поддерживать и внедрять РПБП в качестве региональной стратегии, направленной на постоянное повышение уровня безопасности полетов.

РПБП [Регион] соответствует *Глобальному плану обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Doc 10004) Международной организации гражданской авиации (ИКАО), а также национальным планам обеспечения безопасности полетов в регионе.

1.2 СТРУКТУРА РПБП

В РПБП представлено региональное направление для управления безопасностью полетов на региональном уровне на [количество] лет – [период, например 2026–2028 гг.]. Он состоит из шести разделов. Помимо введения, разделы включают: цель РПБП, региональные эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов, региональные организационные проблемы, стратегическое направление [Регион] для управления безопасностью полетов на региональном уровне, а также описание методов мониторинга реализации инициатив по повышению безопасности полетов (SEI), перечисленных в РПБП.

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

1.3 ПРОЦЕСС РАЗРАБОТКИ, РЕАЛИЗАЦИИ И МОНИТОРИНГА РПБП

[Название ответственной организации, *например региональная группа по обеспечению безопасности полетов (RASG)*] отвечает за разработку, поддержку реализации и мониторинг РПБП при взаимодействии с [перечислить названия организаций, *например региональное бюро ИКАО*] и авиационной отраслью. РПБП был разработан в консультации с государствами, эксплуатантами и другими основными заинтересованными сторонами в авиации в регионе, а также в соответствии с ГПБП [текущее издание]. Его выполнение требует подхода, основанного на сотрудничестве, для реализации региональной стратегии в области безопасности полетов. Для поддержания актуальности этого плана он подготовлен и обновляется [название ответственной организации, *например RASG*] в координации с основными заинтересованными сторонами в авиации и пересматривается как минимум каждые [количество] лет.

1.4 РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ, ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

В РПБП рассматриваются следующие региональные проблемы в области безопасности полетов:

- 1) [перечислить эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов и организационные проблемы, *например события, связанные с потерей управления в полете (LOC-I), отсутствие потенциала в области проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов на региональном уровне*];
- 2) [...];
- 3) [...]

Для решения перечисленных выше проблем и повышения безопасности полетов на региональном уровне РПБП [период действия] содержит следующие цели и задачи:

- 1) [перечислить цели и задачи, *например цель 1: "Обеспечить постоянное снижение эксплуатационных рисков для безопасности полетов" и задача 1.1: "К 2028 году региону, государствам региона и отрасли снизить коэффициент аварийности в пределах региона ИКАО (используя скользящее значение за пять лет и 2025 год в качестве базового)"*];
- 2) [...];
- 3) [...]

РАЗДЕЛ 2. ЦЕЛЬ РЕГИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ [РЕГИОН]

РПБП – это генеральный документ планирования, содержащий стратегическое направление [Регион] для управления безопасностью полетов на [количество] лет ([год] – [год]). В этом плане перечислены региональные проблемы в области безопасности полетов, определены региональные цели и задачи в области безопасности полетов, а также представлен ряд инициатив по повышению безопасности полетов (SEI) для достижения этих целей.

При разработке РПБП учитывались другие планы, в том числе следующие: [названия планов, если применимо].

РПБП разработан с использованием целей и задач, глобальных категорий событий повышенного риска (G-HRC), а также глобальных организационных проблем, упоминающихся в ГПБП ИКАО (www.icao.int/gasp). В соответствующих случаях они указаны в тексте. Перечисленные в РПБП SEI составляют план действий, способствующий реализации региональной стратегии обеспечения безопасности полетов. В конечном счете они способствуют повышению безопасности полетов на уровне отдельных государств в регионе и способствуют повышению безопасности полетов на более широком международном уровне. В РПБП включено несколько видов деятельности, направленных на решение конкретных проблем в области безопасности полетов, а также SEI, рекомендуемые для отдельных государств региона. Ожидается, что государства региона примут эти SEI и включат их в свои соответствующие национальные планы обеспечения безопасности полетов.

РАЗДЕЛ 3. РЕГИОНАЛЬНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ФАКТОРЫ РИСКА ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Концептуальное видение ГПБП заключается в том, чтобы к 2030 году свести к нулю число погибших при коммерческих перевозках и поддерживать такой уровень в дальнейшем. Для этого необходимо выявлять и устранять эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов. В соответствии с концептуальным видением ГПБП региональные эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов перечислены в этом разделе РПБП. Они приведены в соответствии с планом действий, представленным в разделе 5 настоящего документа.

[Название ответственного органа, например RASG] публикует годовой отчет о безопасности полетов, размещенный на веб-сайте [название ответственного органа] [включить ссылку на веб-сайт, если имеется]. В таблице ниже приводится краткая информация об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах, имевших место в [Регион], об авиационных происшествиях и инцидентах с воздушными судами, зарегистрированными в государствах [Регион] и выполняющими коммерческие воздушные перевозки, а также об авиационных происшествиях и инцидентах с воздушными судами авиации общего назначения.

Год	Авиационные происшествия со смертельным исходом	Авиационные происшествия без смертельного исхода	Серьезные инциденты
События в [Регион] при выполнении коммерческих воздушных перевозок			
[год–год, в среднем]			
[текущий год]			
События в [Регион] с воздушными судами общего назначения			
[год–год, в среднем]			
[текущий год]			

Год	Авиационные происшествия со смертельным исходом	Авиационные происшествия без смертельного исхода	Серьезные инциденты
События с зарегистрированными в [Регион] воздушными судами, выполняющими коммерческие воздушные перевозки			
[год–год, в среднем]			
[текущий год]			
События с зарегистрированными в [Регион] воздушными судами авиации общего назначения			
[год–год, в среднем]			
[текущий год]			

В процессе определения региональных эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов использовались категории авиационных событий Группы по общей классификации (СІСТТ) Группы по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST)/ИКАО. Классификация СІСТТ размещена на веб-сайте ИКАО <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>.

Указанные ниже [количество] региональных категорий событий повышенного риска (R-HRC) в контексте [Регион] имеют наивысший приоритет, поскольку они исторически приводили или могут привести к большому числу погибших или связаны с риском, так как содержат самое большое число авиационных происшествий (или серьезных инцидентов) по сравнению с общим числом событий. Они были выявлены на основании анализа данных систем обязательного и добровольного представления данных, отчетов о расследовании авиационных происшествий и инцидентов, мероприятий по контролю за обеспечением безопасности полетов, проведенных государствами в регионе за последние [количество] лет и соответствующих государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП), на основании регионального анализа, проведенного [перечислить названия организаций, например RASG, RSOO, PIRG и/или RAIO], а также исходя из указанных в ГПБП глобальных эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов.

Эти категории R-HRC соответствуют всем применимым категориям G-HRC, перечисленным в ГПБП [текущее издание]:

- 1) [перечислить R-HRC и кратко пояснить причины их приоритизации, например LOC-I. Эксплуатанты зафиксировали события, связанные с отклонением от запланированной траектории полета, о которых государства региона были осведомлены с помощью их систем сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS)];
- 2) [...];
- 3) [...]

Для каждой R-HRC, определенной в РПБП, были выявлены следующие основные способствующие факторы:

R-HRC 1: [название категории событий, например LOC-I]

- 1) [перечислить способствующие факторы, например недостаточные процедуры для эффективного управления полетом]
- 2) [...];
- 3) [...]

R-HRC 2: [название категории событий]

- 1) [перечислить способствующие факторы];
- 2) [...];
- 3) [...]

R-HRC [n]: [название категории событий]

- 1) [перечислить способствующие факторы];
- 2) [...];
- 3) [...]

Помимо перечисленных выше R-HRC были выявлены прочие региональные категории событий риска:

- 1) [перечислить прочие региональные категории событий риска и кратко пояснить причины их приоритизации, например столкновения с птицами. Эксплуатанты зафиксировали события, связанные со столкновениями с птицами в аэропортах региона, о чем государства были осведомлены с помощью их систем SDCPS];
- 2) [...];
- 3) [...]

РАЗДЕЛ 4. РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Помимо перечисленных в РПБП региональных эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов [название ответственной организации] определила региональные организационные проблемы, отобранные для включения в РПБП. Им назначен приоритет в РПБП, поскольку они направлены на совершенствование и усиление управления безопасностью полетов на региональном уровне.

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

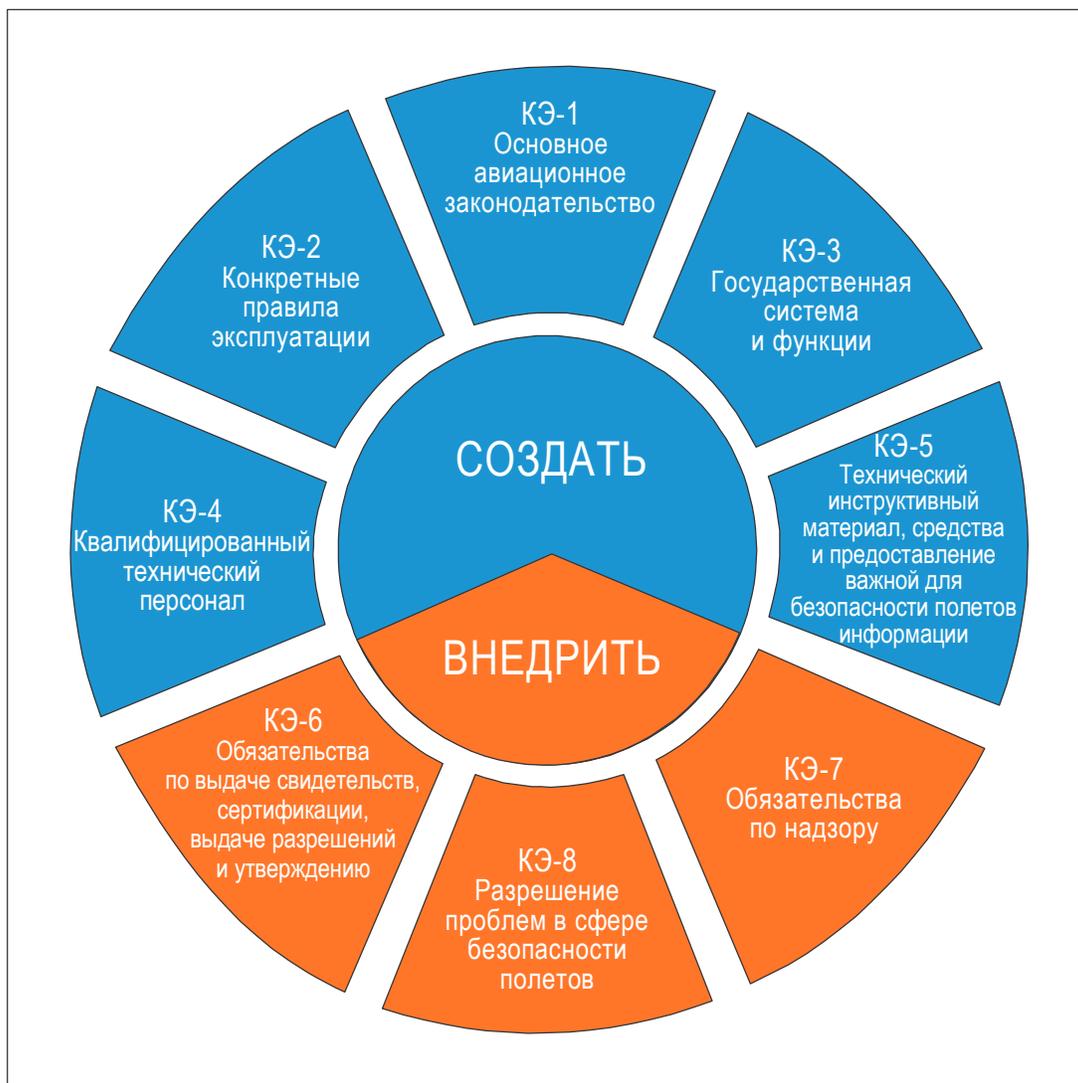


Рис. 1. Критические элементы государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов

РПБП охватывает также области гражданской авиации, рассматриваемые в рамках областей проверки (АА)², которые определены ИКАО в *Руководстве по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов* (Дос 9735). В результате последних мероприятий ИКАО, которые направлены на оценку эффективности и устойчивости систем контроля за обеспечением безопасности полетов отдельных государств в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), были выявлены следующие показатели, сведенные воедино в региональной "тепловой карте":

КЭ-1	[X]%							
КЭ-2	[X]%							
КЭ-3	[X]%							
КЭ-4	[X]%							
КЭ-5	[X]%							
КЭ-6	[X]%							
КЭ-7	[X]%							
КЭ-8	[X]%							
	LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA

Указанные ниже [количество] организационные проблемы в контексте [Регион] считаются наиболее приоритетными, поскольку они встречаются в большинстве государств региона и воздействуют на потенциал государств по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов и управлению безопасностью полетов и, следовательно, на безопасность полетов на региональном уровне. Они были выявлены на основании анализа данных УППКБП, отчетов о расследовании авиационных происшествий и инцидентов, мероприятий по контролю за обеспечением безопасности полетов за последние [количество] лет, проведенных государствами в регионе, их ГосПБП, а также на основании регионального анализа, проведенного [перечислить названия организаций, например RASG, RSOO, PIRG и/или RAIO]. Эти трудности, как правило, носят системный характер и касаются проблем, связанных с выполнением государствами функций по контролю за обеспечением безопасности полетов, реализацией ГосПБП на региональном уровне, а также с уровнем внедрения систем управления безопасностью полетов (СУБП) отраслью в регионе. Они учитывают воздействие организационных аспектов (таких как организационная культура, политика и процедуры, отбор сотрудников и подготовка кадров, а также выделение ресурсов) на потенциал по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов и управлению безопасностью полетов [перечислить названия организаций] и поставщиков обслуживания. Эти организационные проблемы соответствуют проблемам, перечисленным в ГПБП [текущее издание]:

- 1) [перечислить организационные проблемы и вкратце объяснить причины их приоритизации, например отсутствие потенциала для расследования авиационных происшествий и инцидентов на региональном уровне. Это та область, в которой государствам в регионе был присвоен наименьший показатель для комбинации АА и КЭ (согласно "тепловой карте") во время последних проверок УППКБП ИКАО, поэтому это считается высокоприоритетной проблемой, которую необходимо решить];
- 2) [...];
- 3) [...]

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

РАЗДЕЛ 5. СТРАТЕГИЧЕСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ [РЕГИОН] ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

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

Цель	Задачи	Показатели	Связь с ГПБП
[перечислить цели]	[перечислить задачи]	[перечислить показатели]	[указать связь]
1. Например, обеспечить постоянное снижение эксплуатационных рисков для безопасности полетов	1.1 К 2028 году региону, государствам региона и отрасли снизить коэффициент аварийности в пределах региона ИКАО (используя скользящее значение за пять лет и 2025 год в качестве базового). 1.2 n	1.1.1 Количество авиационных происшествий на миллион вылетов 1.1.2 Количество авиационных происшествий со смертельным исходом на миллион вылетов 1.2 n	Данная цель непосредственно связана с целью 1 и задачей 1.1 ГПБП
2. Например, укрепить сотрудничество на региональном и национальном уровнях в целях устранения проблем в области безопасности полетов	2.1 К 2026 году региону определить государства, которые нуждаются в помощи для устранения проблем в области безопасности полетов. 2.2 n	2.1.1 Процент государств региона, которые нуждаются в помощи для устранения проблемы низкого уровня внедрения ГосПБП 2.1.2 Процент государств региона, которые нуждаются в помощи для устранения проблем в области безопасности полетов, главным образом связанных с эксплуатацией аэродромов 2.2 n	Данная цель непосредственно связана с целью 4 и задачей 4.1 ГПБП
3.	3.1 3.2 n		
4.	4.1 4.2 n		
5.	5.1 5.2 n		
6.	6.1 6.2 n		

РПБП включает в себя план действий, состоящий из перечня приоритетных SEI, которые способствуют реализации региональной стратегии обеспечения безопасности полетов. Перечень приоритетных SEI поможет достичь региональных целей в области безопасности полетов путем решения региональных проблем в области безопасности полетов, выявленных в настоящем плане, посредством реализации конкретных действий в отношении каждого из региональных эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов и каждой из организационных проблем, выявленных в разделах 3 и 4 соответственно. К указанным SEI относятся такие действия, как разработка мер политики, мероприятия по наращиванию потенциала, анализ данных о безопасности полетов, оценки рисков для безопасности полетов и деятельность по популяризации безопасности полетов. Некоторые SEI разработаны на основании дорожной карты решения организационных (ORG) проблем и дорожной карты снижения эксплуатационных (OPS) факторов риска для безопасности полетов, представленных в *Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов ИКАО (Дос 10161)*, а также характерных для региона проблем, выявленных путем [перечислить методы, например оценка рисков для безопасности полетов, мероприятия RASG и т. д.]. Некоторые из региональных SEI увязаны с всеобъемлющими SEI на международном уровне и помогают повышать безопасность полетов на региональном и международном уровнях. Полный перечень SEI приведен в добавлении к РПБП.

SEI в настоящем плане реализуются посредством рабочих соглашений [указать ответственную организацию, например RASG], мероприятий, проводимых [перечислить названия организаций], а также в рамках существующего потенциала по контролю за обеспечением безопасности полетов и СУБП поставщиков обслуживания на уровне отдельных государств.

РПБП охватывает также возникающие проблемы, включающие 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 недостаточности данных возникающие проблемы не могут автоматически рассматриваться как эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов. Важно, чтобы [Регион] внимательно отслеживал возникающие проблемы в целях выявления опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов, собирал соответствующие данные, делился ими и проактивно разрабатывал меры снижения любых соответствующих рисков. В РПБП рассматриваются указанные ниже возникающие проблемы, которые были выявлены [описать процесс, например анализ, проведенный RASG] для проведения дальнейшего анализа:

- 1) [перечислить возникающие проблемы, например полеты небольших дронов вблизи аэродромов];
- 2) [...];
- 3) [...]

РАЗДЕЛ 6. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ МОНИТОРИНГА

[Название ответственной организации, *например RASG*] будет осуществлять непрерывный мониторинг реализации перечисленных в РПБП SEI и оценивать эффективность обеспечения безопасности полетов региональной системы гражданской авиации, с тем чтобы обеспечить достижение предполагаемых результатов с использованием механизмов, приведенных в добавлении к настоящему плану.

Помимо указанного выше, [название ответственной организации] будет пересматривать РПБП каждые [количество] лет или чаще, если потребуется, с тем чтобы обновлять и поддерживать актуальность выявленных эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов, организационных проблем и указанных SEI. [Название ответственной организации] будет периодически рассматривать эффективность обеспечения безопасности полетов в рамках инициатив, перечисленных в РПБП, чтобы обеспечить достижение региональных целей в области безопасности полетов. По необходимости [название ответственной организации] будет обращаться за помощью к [перечислить названия организаций] в целях обеспечения своевременной реализации SEI для устранения региональных проблем в области безопасности полетов. [Название ответственной организации] с помощью тщательного мониторинга SEI будет, по мере необходимости, вносить коррективы в РПБП и содержащиеся в нем инициативы и соответственно обновлять РПБП.

Кроме того, [название ответственной организации] будет использовать перечисленные в разделе 5 настоящего плана показатели для оценки эффективности обеспечения безопасности полетов региональной системы гражданской авиации и осуществлять мониторинг каждой региональной задачи в области безопасности полетов. Для предоставления заинтересованным сторонам соответствующей последней информации о прогрессе в достижении региональных целей в области безопасности полетов, а также о состоянии реализации SEI будет периодически [ежегодно, каждые три года и т. д.] публиковаться отчет о состоянии безопасности полетов.

В том случае, если региональные цели в области безопасности полетов не выполняются, способствующие этому факторы будут представлены заинтересованным сторонам. Если [название ответственного органа] выявит критические эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов, в кратчайшие сроки будут приняты соответствующие меры для их снижения, что, возможно, приведет к досрочному пересмотру РПБП.

[Название ответственной организации] применяет стандартизированный подход к представлению информации от отдельных государств и прочих заинтересованных сторон на региональном уровне, а также для совершенствования представления информации [название ответственной организации, *например RASG*] посредством [указать методики, используемые в регионе]. Это позволяет региону получать информацию и оценивать проблемы в области безопасности полетов с помощью общей методики.

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

[Название ответственной организации]
[Почтовый адрес]
[Номер телефона]
[Номер факса]
[Эл. почта]
[Веб-сайт]

Добавление к РПБП

ПОДРОБНОЕ ОПИСАНИЕ SEI: РЕГИОНАЛЬНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ФАКТОРЫ РИСКА ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

R-HRC х: [название R-HRC, например LOC-I]							
Цель х: [название, например цель 1: "Обеспечить постоянное снижение эксплуатационных рисков для безопасности полетов"]							
Задача х.х: [описание, например задача 1.1: "К 2028 году региону, государствам региона и отрасли снизить коэффициент аварийности в пределах региона ИКАО"]							
Инициатива по повышению безопасности полетов	Действия	Сроки	Ответственная организация	Заинтересованные стороны	Параметры	Приоритет	Мероприятия по мониторингу
[Название SEI и номер SEI ИКАО, если применимо]	[Указать действие(я)]	[Указать сроки выполнения]	[Название]	[Перечень заинтересованных сторон]	[Перечень параметров]	[Низкий/средний/высокий]	[Перечислить механизмы верификации реализации SEI]
Например, OPS SEI 7 ИКАО: устранить способствующие факторы в отношении авиационных происшествий и инцидентов LOC-I на региональном уровне	Организовать семинары-практикумы в рамках подготовки по предотвращению попадания самолета в сложные пространственные положения и выводу из них (UPRT)	I кв. 2026 г. – IV кв. 2028 г.	RASG	<ul style="list-style-type: none"> ВГА; эксплуатанты; утвержденные учебные организации; комитеты по расследованию авиационных происшествий (КРАП); изготовители; региональные организации 	<ul style="list-style-type: none"> Количество проведенных практикумов; посещаемость практикумов; изменение в требованиях государств в регионе к подготовке кадров 	Высокий	<ul style="list-style-type: none"> Включить в региональный обзор/информационную панель; вопрос самооценки МНМ

ПОДРОБНОЕ ОПИСАНИЕ SEI: РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Организационная проблема x¹: [название проблемы, например <i>отсутствие на региональном уровне потенциала в области проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов</i>]							
Цель x: [название, например <i>цель 4: Укрепить сотрудничество на региональном и национальном уровнях для устранения проблем в области безопасности полетов</i>]							
Задача x.x: [описание, например <i>задача 4.1: К 2026 году региону выявить государства, которым требуется помощь в устранении проблем в области безопасности полетов.</i>]							
<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	<i>Действия</i>	<i>Сроки</i>	<i>Ответственная организация</i>	<i>Заинтересованные стороны</i>	<i>Параметры</i>	<i>Приоритет</i>	<i>Мероприятия по мониторингу</i>
[Название SEI и номер SEI ИКАО, если применимо]	[Указать действие(я)]	[Указать сроки выполнения]	[Название]	[Перечень заинтересованных сторон]	[Перечень параметров]	[Низкий/средний/высокий]	[Перечислить механизмы верификации реализации SEI]
Например, <i>SEI-21 ORG ИКАО (Регион): создание независимого регионального процесса по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с Приложением 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов"</i>	<i>Определить с помощью RASG государства, которые будут оказывать помощь в наращивании потенциала для расследования авиационных происшествий и инцидентов государства, которому требуется помощь</i>	<i>I кв. 2026 г. – IV кв. 2028 г.</i>	<i>RASG</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>КРАП;</i> • <i>ВГА;</i> • <i>изготовители воздушных судов;</i> • <i>РАИО</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Количество государств, предлагающих помощь;</i> • <i>количество государств, которые получили помощь;</i> • <i>количество выполненных в регионе командировок в целях наращивания потенциала по расследованиям авиационных происшествий и инцидентов</i> 	<i>Высокий</i>	<i>Результаты МНМ/УППКБП после очередных проверок в регионе</i>

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

Добавление В к главе 3

КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ДЛЯ РЕГИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

<i>Дос 10131, глава 3, п. 3.3 "Подробное описание разделов РПБП" (ссылка)</i>	<i>Содержание регионального плана обеспечения безопасности полетов (РПБП) (аспект, который необходимо проанализировать, или вопрос, на который необходимо дать ответ)</i>	<i>Ответ (Да/Нет или Н/П¹)</i>	<i>Ссылка в РПБП (если отличается от шаблона)</i>
3.3.1 Введение РПБП			
3.3.1 а)	Содержится ли обзор РПБП, включая его структуру (разделы и их содержание)?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.1 б)	Содержится ли обязательство региона в отношении обеспечения безопасности полетов и выделения ресурсов на мероприятия (на региональном уровне) для повышения безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.1 в)	Изложен ли процесс разработки, реализации и мониторинга РПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.1 в) 1)	Изложен ли процесс разработки и утверждения РПБП, включая указание ответственных организаций?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.1 в) 2)	Поясняется ли, что для реализации стратегии, изложенной в РПБП, требуется подход, основанный на сотрудничестве?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.1 в) 3)	Изложен ли порядок актуализации РПБП, включая периодичность его пересмотра и обновления?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.1 г)	Изложены ли региональные проблемы в области безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.1 д)	Изложены ли региональные цели и задачи в области безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

1. Неприменимо (Н/П).

Дос 10131, глава 3, п. 3.3 "Подробное описание разделов РПБП" (ссылка)	Содержание регионального плана обеспечения безопасности полетов (РПБП) (аспект, который необходимо проанализировать, или вопрос, на который необходимо дать ответ)	Ответ (Да/Нет или Н/П ¹)	Ссылка в РПБП (если отличается от шаблона)
3.3.2 Цель РПБП			
3.3.2 а)	Приведено ли изложение стратегического направления региона для управления безопасностью полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.2 б)	Установлен ли срок действия РПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.2 в)	Указана ли взаимосвязь РПБП с НПБП каждого государства в регионе и с последним изданием ГПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.2 г)	Указаны ли инициативы на региональном уровне, которые способствуют повышению безопасности полетов на уровне отдельных государств и на более широком международном уровне?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.2 е)	Перечислены ли прочие планы, которые учитывались в ходе разработки РПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.3 Региональные эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов			
3.3.3 а)	Приводится ли краткое описание авиационных происшествий и серьезных инцидентов, которые имели место в регионе в течение определенного периода времени и которые произошли с воздушными судами, зарегистрированными в государствах региона, в особенности с воздушными судами с максимальной массой свыше 5700 кг при выполнении регулярных коммерческих полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.3 б)	Изложена ли классификация, использованная в процессе определения региональных эксплуатацион- ных факторов риска для безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.3 в)	Перечислены ли региональные HRC (R-HRC), включая причину их приоритизации?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.3 г)	Перечислены ли главные факторы, способствующие возникновению R-HRC, выявленных в регионе?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.3 е)	Перечислены ли другие региональные категории событий риска, включая причину их приоритизации?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

<i>Дос 10131, глава 3, п. 3.3 "Подробное описание разделов РПБП" (ссылка)</i>	<i>Содержание регионального плана обеспечения безопасности полетов (РПБП) (аспект, который необходимо проанализировать, или вопрос, на который необходимо дать ответ)</i>	<i>Ответ (Да/Нет или Н/П¹)</i>	<i>Ссылка в РПБП (если отличается от шаблона)</i>
3.3.4 Региональные организационные проблемы			
3.3.4 а)	Содержится ли краткое изложение потенциала государств в регионе в области осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.4 б)	Приведены ли перечень и описание региональных организационных проблем, отобранных для РПБП, включая причины их приоритизации?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.4 с)	Разъясняется ли порядок их выявления, включая, в частности, основанный на данных подход?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.5 Стратегическое направление региона для управления безопасностью полетов			
3.3.5 а)	Перечислены ли региональные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.5 а) 1)	Объясняется ли, как региональные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов увязаны с ГПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.5 а) 2)	Перечислены ли какие-либо конкретные региональные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов сверх целей и задач ГПБП, если применимо?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Н/П	
3.3.5 б)	Разъясняется ли план действий, способствующий реализации стратегии обеспечения безопасности полетов, которая изложена в РПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.5 б) 1)	Объясняется ли, каким образом перечень приоритетных SEI будет способствовать достижению региональных целей в области безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.5 б) 2)	Объясняется ли, как SEI взаимосвязаны с отдельными SEI государств (в рамках региона) или с всеобъемлющими инициативами на международном уровне?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.5 б) 3)	Перечислены ли SEI, которые регион планирует реализовать или уже реализует для разрешения всех выявленных R-HRC и других региональных категорий событий риска и которые необходимы для достижения региональных целей в области безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

<p><i>Дос 10131, глава 3, п. 3.3 "Подробное описание разделов РПБП" (ссылка)</i></p>	<p><i>Содержание регионального плана обеспечения безопасности полетов (РПБП) (аспект, который необходимо проанализировать, или вопрос, на который необходимо дать ответ)</i></p>	<p><i>Ответ (Да/Нет или Н/П¹)</i></p>	<p><i>Ссылка в РПБП (если отличается от шаблона)</i></p>
<p>3.3.5 b) 4)</p>	<p>Указаны ли, где это применимо, SEI, основанные на Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов (взятые главным образом из дорожной карты эксплуатационных (OPS) факторов риска для безопасности полетов)?</p>	<p><input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Н/П</p>	
<p>3.3.5 b) 5)</p>	<p>Перечислены ли SEI, которые регион планирует реализовать или уже реализует для разрешения всех выявленных региональных организационных проблем и которые необходимы для достижения региональных целей в области безопасности полетов?</p>	<p><input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет</p>	
<p>3.3.5 b) 6)</p>	<p>Указаны ли, где это применимо, SEI, основанные на Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов (взятые главным образом из дорожной карты организационных (ORG) проблем)?</p>	<p><input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Н/П</p>	
<p>3.3.5 c)</p>	<p>Перечислены ли возникающие проблемы, которые могут потребовать дальнейшего анализа?</p>	<p><input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет</p>	
<p>3.3.6 Осуществление мониторинга</p>			
<p>3.3.6 a)</p>	<p>Указано ли, каким образом данный регион будет осуществлять мониторинг реализации перечисленных в РПБП SEI и как он будет оценивать эффективность обеспечения безопасности полетов региональной системы гражданской авиации, с тем чтобы гарантировать достижение предполагаемых результатов?</p>	<p><input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет</p>	
<p>3.3.6 b)</p>	<p>Разъясняются ли порядок внесения в РПБП и содержащихся в нем SEI коррективов и поправок и метод представления информации об этом?</p>	<p><input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет</p>	
<p>3.3.6 c)</p>	<p>Разъясняется ли порядок мониторинга каждой региональной задачи в области безопасности полетов для отслеживания эффективности реализации?</p>	<p><input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет</p>	
<p>3.3.6 d)</p>	<p>Изложено ли, каким образом заинтересованным сторонам будет предоставляться соответствующая последняя информация о прогрессе в достижении региональных целей и задач в области безопасности полетов, а также о состоянии реализации SEI?</p>	<p><input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет</p>	

<p><i>Дос 10131, глава 3, п. 3.3 "Подробное описание разделов РПБП" (ссылка)</i></p>	<p><i>Содержание регионального плана обеспечения безопасности полетов (РПБП) (аспект, который необходимо проанализировать, или вопрос, на который необходимо дать ответ)</i></p>	<p><i>Ответ (Да/Нет или Н/П')</i></p>	<p><i>Ссылка в РПБП (если отличается от шаблона)</i></p>
3.3.6 е)	Включен ли текст, поясняющий следующую ситуацию: "Если региональные цели и задачи в области безопасности полетов не выполняются, следует указать способствующие этому факторы"?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.6 е) 1)	Включен ли текст, поясняющий следующую ситуацию: "Если в регионе выявлены критически важные эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов, следует по возможности в кратчайшие сроки принять обоснованные меры для снижения этих рисков, что, возможно, приведет к досрочному пересмотру РПБП"?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.6 ф)	Разъясняется ли, что государства применяют стандартизированный подход согласно указаниям RASG или другой соответствующей региональной организации для предоставления информации на региональном уровне?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.6 г)	Включена ли контактная информация для запросов или дополнительной информации?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

Глава 4

СОСТАВЛЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

4.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящая глава содержит инструктивный материал для оказания помощи государствам в принятии решения о том, что следует включать в свой национальный план обеспечения безопасности полетов (НПБП). В добавлении А к настоящей главе приведен шаблон НПБП, который следует рассматривать только в качестве примера. НПБП следует разрабатывать на основании самооценки государства, и в нем должны рассматриваться конкретные эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов и организационные проблемы государства. При разработке плана государству следует увязывать НПБП со своей государственной программой по безопасности полетов (ГосПБП), если таковая реализована.

Примечание. Инструктивный материал относительно взаимосвязи между НПБП и ГосПБП приведен в главе 2.

4.2 СОДЕРЖАНИЕ НПБП

НПБП должен как минимум содержать следующие разделы:

- a) введение;
- b) цель НПБП, включая связь с региональным планом обеспечения безопасности полетов (РПБП) и глобальным планом обеспечения безопасности полетов (ГПБП);
- c) описание национальных эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов;
- d) описание национальных организационных проблем;
- e) стратегическое направление государства для управления безопасностью полетов на национальном уровне на определенный период, включая национальные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов, а также план действий, который способствует реализации стратегии обеспечения безопасности полетов, изложенной в НПБП (иными словами, набор приоритетных инициатив по повышению безопасности полетов (SEI));
- f) описание методов оценки государством эффективности обеспечения безопасности полетов для мониторинга реализации НПБП и его эффективности.

4.3 ПОДРОБНОЕ ОПИСАНИЕ РАЗДЕЛОВ НПБП

Введение в НПБП

4.3.1 Введение (или предисловие) должно содержать следующее:

- a) обзор НПБП, включая его структуру (разделы и их содержание);
- b) обязательство государства в деле обеспечения безопасности полетов и выделения ресурсов на мероприятия на национальном уровне для повышения безопасности полетов, которое зафиксировано в заявлении, подписанном старшим должностным лицом на уровне министерства гражданской авиации или правительственного учреждения. Если такое заявление уже существует в другом документе (например, в государственном директивном документе о безопасности полетов), на него следует сделать ссылку в данном разделе НПБП;
- c) каким образом НПБП связан с ГосПБП, если применимо (см. п. 2.11);
- d) процесс разработки, реализации и мониторинга НПБП;
 - 1) описать порядок разработки и утверждения НПБП, включая ответственные организации и любое сотрудничество с внутренними и внешними заинтересованными сторонами (например, с отраслью, международными организациями, прочими правительственными учреждениями и т. д.);
 - 2) пояснить, что для реализации стратегии, изложенной в НПБП, требуется подход, основанный на сотрудничестве;
 - 3) описать порядок актуализации НПБП (он может быть уже изложен в документации ГосПБП), что включает периодичность его пересмотра и обновления (например, пересматривается ежегодно и обновляется как минимум каждые три года) – следует учитывать согласование с циклом пересмотра ГПБП и РПБП;
- e) национальные проблемы в области безопасности полетов (если они уже указаны в другом документе, на него следует сделать ссылку в этом разделе НПБП);
- f) национальные цели и задачи в области безопасности полетов;
- g) эксплуатационный контекст государства (может быть представлен в виде таблицы): подробные инструкции см. в критерии "описание эксплуатационного контекста" *Стандартизированной системы выявления организационных проблем* (содержащейся в добавлении А к главе 2).

Примечание. Эксплуатационный контекст, существующий в государстве, может измениться в период действия того или иного издания НПБП (например, в связи с сокращением объемов воздушных перевозок после нарушающего деятельность события, изменением состава пользователей системы из-за вступления новых членов в систему воздушного пространства или появлением в государстве нового отраслевого сектора, например нового производителя оборудования). Изменения в эксплуатационном контексте могут повлиять на выявленные опасности и недостатки обеспечения безопасности полетов, указывая на необходимость проведения новой самооценки и внесения соответствующих поправок в НПБП (см. рис. 2-1 в главе 2).

Цель НПБП

4.3.2 При описании цели НПБП следует включить:

- a) изложение стратегического направления государства для управления безопасностью полетов;
- b) срок действия НПБП;
- c) взаимосвязь НПБП, последнего издания ГПБП и соответствующего РПБП;
- d) прочие национальные планы, которые учитывались в ходе разработки НПБП, если это применимо (например, в области авронавигации, экономического развития, охраны окружающей среды или обеспечения безопасности).

Национальные эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов

4.3.3 При описании национальных эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов следует включить:

- a) краткое описание авиационных происшествий и серьезных инцидентов, которые имели место в государстве в течение определенного периода времени, и происшествия и инциденты с воздушными судами, зарегистрированными в государстве, в особенности с воздушными судами с максимальной массой свыше 5700 кг при выполнении регулярных коммерческих полетов (статистические данные по происшествиям и серьезным инцидентам можно получить из базы данных государства о происшествиях и инцидентах или с помощью системы представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах ИКАО (ADREP);
- b) классификацию, использованную в процессе определения национальных эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов, – рекомендуется использовать категории авиационных событий Группы по общей классификации (СІСТТ) Группы по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST)/ИКАО;
- c) национальные категории событий повышенного риска (N-HRC), включая причину их приоритизации (например, основанный на данных подход) – НПБП должен включать все применимые категории событий повышенного риска (HRC), упоминающиеся в РПБП (региональные HRC (R-HRC)) и в ГПБП (глобальные HRC (G-HRC));
- d) главные выявленные государством факторы, способствующие возникновению N-HRC;
- e) прочие выявленные национальные категории событий риска, включая причину их приоритизации. Они могут быть выявлены:
 - 1) в рамках анализа, проведенного государством (например, с помощью его системы сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS));
 - 2) на основании регионального анализа (например, проведенного RASG, региональной организацией по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), региональной группой планирования и осуществления проектов (PIRG) и/или региональной организацией по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO)); и/или
 - 3) на основании информации из других источников – национальные эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов должны охватывать различные секторы авиации, такие как аэродромы, коммерческий воздушный транспорт, авиацию общего назначения, полеты вертолетов.

*Примечание. Дополнительная информация о G-HRC приведена в разделе 3 ГПБП. Информация о классификации SICTT размещена на веб-сайте ИКАО по адресу:
<https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>.*

Национальные организационные проблемы

4.3.4 При описании национальных организационных проблем следует включить:

- a) краткое изложение потенциала государства в области осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов. Для этого можно указать результаты последних мероприятий государства, проведенных в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) ИКАО. Информация, относящаяся к МНМ УППКБП, размещена на онлайн-платформе (OLF) МНМ УППКБП по адресу <https://soa.icao.int>;
- b) перечень и описание национальных организационных проблем, отобранных для НПБП, включая причины их приоритизации;
- c) порядок их выявления, включая, в частности, основанный на данных подход. Они могут быть:
 - 1) выявлены в рамках анализа, проведенного государством (например, с помощью его системы SDCPS);
 - 2) выявлены на основании регионального анализа (например, проведенного RASG, RSOO, PIRG и/или RAIO);
 - 3) основываться на организационных проблемах, изложенных в РПБП и ГПБП; и/или
 - 4) основываться на результатах УППКБП и собственных данных государства о контроле за обеспечением безопасности полетов.

Стратегическое направление государства для управления безопасностью полетов

4.3.5 При описании стратегического направления государства для управления безопасностью полетов на национальном уровне следует включить:

- a) национальные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов (могут быть представлены в виде таблицы);
 - 1) объяснить, как национальные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов увязаны с ГПБП и РПБП (это может быть сделано путем включения ссылки на оба документа);
 - 2) перечислить любые конкретные национальные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов сверх целей, задач и показателей, содержащихся в ГПБП и РПБП, если применимо;
- b) план действий, способствующий реализации представленной в НПБП стратегии обеспечения безопасности полетов;
 - 1) объяснить, как перечень приоритетных SEI поможет достичь национальных целей в области безопасности полетов (иными словами, связь между национальными целями и задачами в области безопасности полетов и SEI, которые государство будет реализовывать для повышения безопасности полетов);

- 2) объяснить, как SEI взаимосвязаны со всеобъемлющими инициативами на региональном или международном уровнях;
 - 3) перечислить SEI, которые государство планирует реализовать или которые находятся в процессе реализации, для устранения выявленных N-HRC и других национальных категорий событий риска и которые необходимы для достижения национальных целей в области безопасности полетов (этот перечень можно представить в добавлении или в виде ссылки/указания на другой документ);
 - 4) указать SEI, взятые из Глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов (главным образом из дорожной карты снижения эксплуатационных (OPS) факторов риска для безопасности полетов), если применимо;
 - 5) перечислить SEI, которые государство планирует реализовать или которые находятся в процессе реализации, для устранения всех выявленных национальных проблем и которые необходимы для достижения национальных целей в области безопасности полетов (этот перечень можно представить в добавлении или в виде ссылки/указания на другой документ);
 - 6) указать SEI, взятые из Глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов (главным образом из дорожной карты решения организационных (ORG) проблем), если применимо;
 - 7) указать, если применимо, ссылки на соответствующие SEI в РПБП;
- с) возникающие проблемы, которые могут потребовать дополнительного анализа.

Осуществление мониторинга

4.3.6 При составлении раздела о мониторинге и оценке реализации НПБП и его эффективности следует включить следующее:

- a) каким образом государство будет осуществлять мониторинг реализации перечисленных в НПБП SEI и как оно будет оценивать эффективность обеспечения безопасности полетов национальной системы гражданской авиации, с тем чтобы гарантировать достижение предполагаемых результатов;
- b) порядок внесения в НПБП и его SEI коррективов и поправок и метод представления информации об этом;
- c) порядок мониторинга каждой национальной задачи в области безопасности полетов для отслеживания эффективности реализации;
- d) каким образом заинтересованным сторонам будет предоставляться соответствующая последняя информация о прогрессе в достижении национальных целей в области безопасности полетов, а также о состоянии реализации SEI (например, информационная панель);
- e) текст, поясняющий следующие ситуации:
 - 1) если национальные цели в области безопасности полетов не выполняются, следует указать способствующие факторы;
 - 2) если государство выявляет критически важные эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов, следует по возможности в кратчайшие сроки принять обоснованные меры для снижения этих рисков, что, возможно, приведет к досрочному пересмотру НПБП;

- f) разъяснить, что государство применяет стандартизированный подход согласно указаниям RASG или другой соответствующей региональной организации для предоставления информации на региональном уровне (например, для представления информации в RASG). Это позволяет региону получать информацию и оценивать проблемы для безопасности полетов с использованием общей методики;
- g) контактную информацию для запросов или дополнительной информации.

4.4 ШАБЛОН НПБП

В добавлении А к настоящей главе содержится шаблон НПБП, который призван способствовать международной гармонизации НПБП. Использование этого шаблона не является обязательным, и он не заменяет существующие положения ИКАО. Шаблон служит примером, который способствует единообразной разработке НПБП и определяет минимальное содержание, предлагаемое в настоящем руководстве, обеспечивая при этом достаточную гибкость для включения любых характерных для государства потребностей. Государства, которые принимают к использованию шаблон НПБП, должны сотрудничать с другими государствами в регионе, а также со своими RASG и региональным бюро ИКАО для обеспечения согласованности НПБП с последним изданием ГПБП и соответствующим РПБП.

4.5 КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ДЛЯ НПБП

В добавлении В к настоящей главе содержится контрольный перечень для НПБП. Использование этого перечня не является обязательным, и он не заменяет существующие положения ИКАО. Контрольный перечень – это инструмент, который способствует единообразной разработке НПБП и определяет минимальное содержание, предложенное в настоящем руководстве, в соответствии с шаблоном НПБП, представленным в добавлении А к настоящей главе. Контрольный перечень позволяет обеспечить полноту содержания НПБП, независимо от того, основывается ли он на шаблоне НПБП, а также помогает выявить любые недостающие элементы содержания. В соответствии с минимальным содержанием НПБП контрольный перечень включает:

- a) ссылку на раздел главы 4 настоящего руководства, в котором приведено минимальное содержание;
 - b) аспект, который необходимо проанализировать, или вопрос, на который необходимо дать ответ, для оценки полноты содержания НПБП, относящегося к этому разделу;
 - c) колонку для пользователя, чтобы можно было отметить наличие или отсутствие конкретного содержания в НПБП;
 - d) колонку, в которой пользователь может указать, где находится конкретное содержание в НПБП, если оно не приведено в том же разделе, как и в шаблоне НПБП (например, конкретная тема может быть включена в раздел с описанием цели НПБП, а не во введение).
-

Добавление А к главе 4

ШАБЛОН НАЦИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

РАЗДЕЛ 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 ОБЗОР НПБП¹

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

НПБП [Государство] соответствует *Глобальному плану обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Дос 10004) Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и [название регионального плана обеспечения безопасности полетов (РПБП)].

[Подпись]

[Фамилия]

[Должность (например, *генеральный директор гражданской авиации или министр транспорта*)

1.2 СТРУКТУРА НПБП

В НПБП представлено стратегическое направление для повышения безопасности полетов на национальном уровне на [количество] лет – [период, *например 2026–2028 гг.*]. Он состоит из шести разделов. Помимо введения, разделы включают: цель НПБП, национальные эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов, национальные организационные проблемы, стратегическое направление [Государство] для управления безопасностью полетов, а также описание методов мониторинга реализации инициатив по повышению безопасности полетов (SEI), перечисленных в НПБП.

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

1.3 ВЗАИМОСВЯЗЬ НПБП С ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММОЙ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (ГОСПБП)

[Пункт ниже относится только к государствам без развитых возможностей анализа данных о безопасности полетов]

В настоящем НПБП рассматриваются эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов, представленные в ГПБП ИКАО и в [название РПБП], в отсутствие в [Государство] созданной государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) и развитых возможностей анализа данных о безопасности полетов. Перечисленные в НПБП инициативы охватывают также организационные проблемы и направлены на укрепление организационных возможностей по эффективному контролю за обеспечением безопасности полетов, включая те, которые касаются анализа данных о безопасности полетов.

Или

[Пункт ниже относится только к государствам с развитыми возможностями анализа данных о безопасности полетов]

Посредством возможностей анализа данных о безопасности полетов ГосПБП [Государство] может использовать свой процесс выявления опасностей и управления рисками для безопасности полетов как источник информации о безопасности полетов, чтобы выявить опасности и недостатки обеспечения безопасности полетов, а также определить национальные эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов и организационные проблемы для включения в НПБП. ГосПБП предоставляет информацию о безопасности полетов в НПБП. ГосПБП позволяет [Государство] управлять своей авиационной деятельностью последовательным и проактивным образом, оценивать эффективность обеспечения безопасности полетов своей системы гражданской авиации, осуществлять мониторинг предусмотренных в НПБП SEI и устранять национальные проблемы в области безопасности полетов. НПБП – это один из ключевых документов в рамках документации ГосПБП [Государство]. Это средство, с помощью которого [Государство] определяет и осуществляет реализацию SEI, разработанных посредством процессов ГосПБП, а также взятых из *Глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов* (Doc 10161) ИКАО и [название РПБП]. Он также позволяет [Государство] определить инициативы для совершенствования ГосПБП или для достижения своих целей в области безопасности полетов. Информация о безопасности полетов, полученная в рамках ГосПБП, также способствует выполнению других национальных планов. Дополнительная информация о ГосПБП [Государство] размещена по адресу [включить ссылку на веб-сайт].

1.4 ПРОЦЕСС РАЗРАБОТКИ, РЕАЛИЗАЦИИ И МОНИТОРИНГА НПБП

[Название ответственной организации, например ВГА] отвечает за разработку, реализацию и мониторинг НПБП во взаимодействии с [перечислить названия организаций] и авиационной отраслью государства. НПБП был разработан в консультации с национальными эксплуатантами и другими основными заинтересованными сторонами в авиации, а также в соответствии с ГПБП [текущее издание] и [название РПБП]. Его выполнение требует подхода, основанного на сотрудничестве, для реализации национальной стратегии в области безопасности полетов. Для поддержания актуальности этого плана он подготовлен и обновляется [название ответственной организации, например ВГА] в координации с основными заинтересованными сторонами в авиации и пересматривается как минимум каждые [количество] лет.

1.5 НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ, ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

В НПБП рассматриваются следующие национальные проблемы в области безопасности полетов:

- 1) [перечислить эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов и организационные проблемы, например события, связанные с потерей управления в полете (LOC-I), отсутствие потенциала в области проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов на национальном уровне];
- 2) [...];
- 3) [...]

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

- 1) [перечислить цели и задачи, например цель 1: "Обеспечить неуклонное снижение эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов" и задача 1.1: "К 2028 году региону, государствам региона и отрасли снизить коэффициент аварийности в пределах региона ИКАО (используя скользящее значение за пять лет и 2025 год в качестве базового)"];
- 2) [...];
- 3) [...]

1.6 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ КОНТЕКСТ

В [Государство] имеется [количество] аэродромов, включая [количество] международных аэродромов. Воздушное пространство [Государство] классифицируется как класс [перечислить все классы воздушного пространства]. В [Государство] за период [год]–[год] было выполнено [количество] взлетно-посадочных операций. В настоящее время [Государство] выдало [количество] сертификатов эксплуатанта (СЭ), и из них [количество] выдано эксплуатантам, выполняющим международные коммерческие воздушные перевозки. В [Государство] имеется также [количество] эксплуатантов, которые выполняют перевозки аэротакси главным образом на турбовинтовых воздушных судах, а также имеется [количество] эксплуатантов вертолетов. В [Государство] имеется [количество] вертодромов. Среди характерных опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов в [Государство] следующие: [перечислить опасности и недостатки обеспечения безопасности полетов].

РАЗДЕЛ 2. ЦЕЛЬ НАЦИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ [ГОСУДАРСТВО]

НПБП – это генеральный документ планирования, содержащий стратегические направления [Государство] для управления безопасностью полетов на [количество] лет ([год]–[год]). В этом плане перечислены национальные проблемы в области безопасности полетов, определены национальные цели и задачи в области безопасности полетов и представлен ряд инициатив по повышению безопасности полетов (SEI) для достижения этих целей.

При разработке НПБП учитывались другие национальные планы, в том числе следующие: [названия планов, если применимо].

НПБП разработан с использованием целей и задач в области безопасности полетов, категорий событий повышенного риска (HRC) и организационных проблем, упоминающихся как в ГПБП (www.icao.int/gasp), так и в [название РПБП]. В соответствующих случаях они указаны в тексте. Перечисленные в НПБП SEI составляют план действий, способствующий реализации национальной стратегии обеспечения безопасности полетов. В конечном счете они способствуют повышению безопасности полетов на более широком региональном и международном уровнях. В НПБП включено несколько видов деятельности, направленных на решение конкретных проблем в области безопасности полетов, а также SEI, рекомендуемые для отдельных государств и определенные в [название РПБП (включить ссылку на веб-сайт, если имеется)]. [Государство] приняло эти SEI и включило их в настоящий план. По мере необходимости указываются перекрестные ссылки на [название РПБП] в отношении отдельных SEI.

РАЗДЕЛ 3. НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ФАКТОРЫ РИСКА ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Концептуальное видение ГПБП заключается в том, чтобы к 2030 году свести к нулю число погибших при коммерческих перевозках и поддерживать такой уровень в дальнейшем. Для этого необходимо выявлять и устранять эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов. В соответствии с концепцией ГПБП национальные эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов перечислены в этом разделе НПБП. Они приведены в соответствии с планом действий, представленным в разделе 5 настоящего документа.

[Государство] публикует годовой отчет о безопасности полетов, размещенный на веб-сайте [Государство] [включить ссылку на веб-сайт, если имеется]. В таблице ниже приводится краткая информация об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах, имевших место в [Государство], об авиационных происшествиях и инцидентах с воздушными судами, зарегистрированными в [Государство] и выполняющими коммерческие воздушные перевозки, а также об авиационных происшествиях и инцидентах с воздушными судами авиации общего назначения.

Год	Авиационные происшествия со смертельным исходом	Авиационные происшествия без смертельного исхода	Серьезные инциденты
События в [Государство] при выполнении коммерческих воздушных перевозок			
[год–год, в среднем]			
[текущий год]			
События в [Государство] с воздушными судами общего назначения			
[год–год, в среднем]			
[текущий год]			

Год	Авиационные происшествия со смертельным исходом	Авиационные происшествия без смертельного исхода	Серьезные инциденты
События с зарегистрированными в [Государство] воздушными судами, выполняющими коммерческие воздушные перевозки			
[год–год, в среднем]			
[текущий год]			
События с зарегистрированными в [Государство] воздушными судами авиации общего назначения			
[год–год, в среднем]			
[текущий год]			

В процессе определения национальных эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов использовались категории авиационных событий Группы по общей классификации (СICTT) Группы по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST)/ИКАО. Классификация СICTT размещена на веб-сайте ИКАО <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>.

Указанные ниже [количество] национальных категорий событий повышенного риска (N-HRC) в контексте [Государство] имеют наивысший приоритет, поскольку они исторически приводили или могут привести к большому числу погибших или связаны с риском, так как содержат самое большое число авиационных происшествий (или серьезных инцидентов) по сравнению с общим числом событий. Они были выявлены на основании анализа данных систем обязательного и добровольного представления данных, отчетов о расследовании авиационных происшествий и инцидентов, мероприятий по контролю за обеспечением безопасности полетов, проведенных за последние [количество] лет, на основании регионального анализа, проведенного [перечислить названия организаций, например RASG, RSOO, PIRG и/или RAIO], а также исходя из указанных в ГПБП глобальных эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов.

Эти категории N-HRC соответствуют всем применимым категориям HRC, перечисленным в ГПБП [текущее издание], а также в [название РПБП]:

- 1) [перечислить N-HRC и кратко пояснить причины их приоритизации, например LOC-I. Эксплуатанты зафиксировали события, связанные с отклонением от запланированной траектории полета, о которых государство было осведомлено с помощью его системы сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS)];
- 2) [...];
- 3) [...]

Для каждой N-HRC, определенной в НПБП, были выявлены следующие основные способствующие факторы:

N-HRC 1: [название категории событий, например LOC-I]

- 1) [перечислить способствующие факторы, например несовершенные правила эффективного управления полетом];
- 2) [...];
- 3) [...]

N-HRC 2: [название категории событий]

- 1) [перечислить способствующие факторы];
- 2) [...];
- 3) [...]

N-HRC n: [название категории событий]

- 1) [перечислить способствующие факторы];
- 2) [...];
- 3) [...]

Помимо перечисленных выше N-HRC были выявлены прочие национальные категории событий риска:

- 1) [перечислить прочие национальные категории событий риска и кратко пояснить причины их приоритизации, например столкновения с птицами. Эксплуатанты зафиксировали события, связанные со столкновениями с птицами, о чем государство было осведомлено с помощью его системы SDCPS];
- 2) [...];
- 3) [...]

РАЗДЕЛ 4. НАЦИОНАЛЬНЫЕ ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Помимо перечисленных в НПБП национальных эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов, [Государство] определило национальные организационные проблемы, отобранные для включения в НПБП. Им назначен приоритет в НПБП, поскольку они направлены на расширение и укрепление потенциала [Государство] по контролю за обеспечением безопасности полетов и управлению безопасностью полетов на национальном уровне.

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

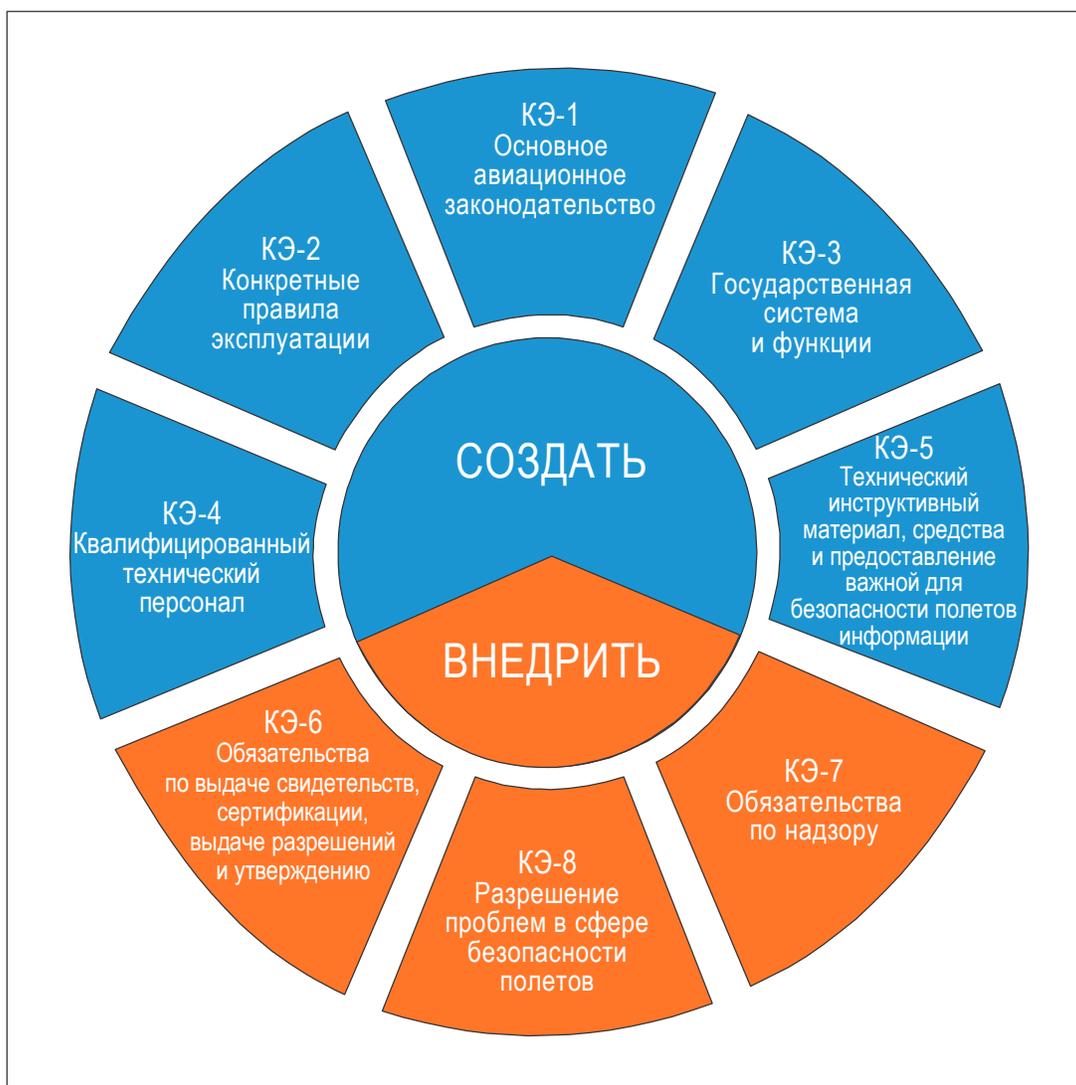


Рис. 1. Критические элементы государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов

НПБП охватывает также области гражданской авиации, рассматриваемые в рамках областей проверки (АА)², которые определены ИКАО в *Руководстве по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов* (Дос 9735). В результате последних мероприятий ИКАО, которые направлены на оценку эффективности и устойчивости систем контроля за обеспечением безопасности полетов [Государство] в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), были выявлены следующие показатели, сведенные воедино в национальной "тепловой карте":

КЭ-1	[X]%							
КЭ-2	[X]%							
КЭ-3	[X]%							
КЭ-4	[X]%							
КЭ-5	[X]%							
КЭ-6	[X]%							
КЭ-7	[X]%							
КЭ-8	[X]%							
	LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA

Указанные ниже [количество] организационные проблемы в контексте [Государство] считаются наиболее приоритетными, поскольку они воздействуют на потенциал государства в области осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов и управлению безопасностью полетов и, следовательно, на безопасность полетов на национальном уровне. Они были выявлены на основании анализа данных УППКБП, отчетов о расследовании авиационных происшествий и инцидентов, мероприятий по контролю за обеспечением безопасности полетов за последние [количество] лет, а также на основании регионального анализа, проведенного [перечислить названия организаций, например RASG, RSOO, PIRG и/или RAIО]. Эти трудности, как правило, носят системный характер и касаются проблем, связанных с выполнением государствами функций по контролю за обеспечением безопасности полетов, реализацией ГосПБП на национальном уровне, а также уровнем внедрения систем управления безопасностью полетов (СУБП) национальными поставщиками обслуживания. Они учитывают воздействие организационных аспектов (таких как организационная культура, политика и процедуры, отбор сотрудников и подготовка кадров, а также выделение ресурсов) на потенциал в области осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов и управлению безопасностью полетов [перечислить названия организаций государства] и поставщиков обслуживания. Эти организационные проблемы соответствуют проблемам, перечисленным в ГПБП [текущее издание], а также [название РПБП]:

- 1) [перечислить организационные проблемы и вкратце объяснить причины их приоритизации, например отсутствие потенциала для расследования авиационных происшествий и инцидентов на национальном уровне. Это та область, в которой государству был присвоен наименьший показатель для комбинации АА и КЭ (согласно "тепловой карте") во время последних проверок УППКБП ИКАО, поэтому это считается высокоприоритетной проблемой, которую необходимо разрешить];
- 2) [...];
- 3) [...]

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

**РАЗДЕЛ 5. СТРАТЕГИЧЕСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ [ГОСУДАРСТВО]
ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ**

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

Цель	Задача	Показатели	Связь с ГПБП и РПБП
[перечислить цели]	[перечислить задачи]	[перечислить показатели]	[указать связь]
1. Например, обеспечить постоянное снижение эксплуатационных рисков для безопасности полетов	1.1 К 2028 году государству и его отрасли снизить коэффициент аварийности (используя скользящее значение за пять лет и 2025 год в качестве базового). 1.2 <i>n</i>	1.1.1 Количество авиационных происшествий в государстве на 10 тыс. вылетов. 1.1.2 Количество авиационных происшествий со смертельным исходом в государстве на 10 тыс. вылетов. 1.2 <i>n</i>	Данная цель непосредственно связана с целью 1 и задачей 1.1 ГПБП и связана с целью 1 и задачей 1.1 РПБП
2. Например, укрепить потенциал государства в области контроля за обеспечением безопасности полетов	2.1 К 2028 году государству повысить показатель эффективной реализации (EI) по квалифицированному персоналу (КЭ-4) в области расследования авиационных происшествий и инцидентов (AIG) и в области аэродромов и наземных средств (AGA) соответственно до уровня среднемирового показателя. 2.2 <i>n</i>	2.1.1 Показатель EI для КЭ-4 и AIG 2.1.2 Показатель EI для КЭ-4 и AGA 2.2 <i>n</i>	Данная цель непосредственно связана с целью 2 и задачей 2.2 ГПБП и связана с целью 2 и задачей 2.2 РПБП
3.	3.1 3.2 <i>n</i>		
4.	4.1 4.2 <i>n</i>		
5.	5.1 5.2 <i>n</i>		
6.	6.1 6.2 <i>n</i>		

НПБП включает в себя план действий, состоящий из перечня приоритетных SEI, которые способствуют реализации национальной стратегии обеспечения безопасности полетов. Перечень приоритетных SEI поможет достичь национальных целей в области безопасности полетов путем решения национальных проблем в области безопасности полетов, выявленных в настоящем плане, посредством реализации конкретных действий в отношении каждого из национальных эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов и каждой из организационных проблем, выявленных в разделах 3 и 4 соответственно. К указанным SEI относятся такие действия, как разработка мер политики, мероприятия по наращиванию потенциала, анализ данных о безопасности полетов, оценки рисков для безопасности полетов и деятельность по популяризации безопасности полетов. В НПБП представлены SEI, которые были разработаны на основании дорожной карты решения организационных (ORG) проблем и дорожной карты снижения эксплуатационных (OPS) факторов риска для безопасности полетов, представленных в *Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов ИКАО (Doc 10161)*, а также характерных для конкретного государства проблем, выявленных путем [перечислить методы, например анализ законодательства, директивных документов, процессов выявления опасностей и т. д.]. Некоторые из национальных SEI увязаны с общими SEI на региональном и международном уровнях и помогают повышать безопасность полетов в глобальном масштабе. Полный перечень SEI приведен в добавлении к НПБП.

SEI в настоящем плане реализуются в рамках существующего потенциала [Государство] в области контроля за обеспечением безопасности полетов и СУБП поставщиков обслуживания.

НПБП охватывает также возникающие проблемы, включающие 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 недостаточности данных возникающие проблемы не могут автоматически рассматриваться как эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов. Важно, чтобы [Государство] внимательно отслеживало возникающие проблемы в целях выявления опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов, собирало соответствующие данные, делилось ими и проактивно разрабатывало меры снижения любых соответствующих рисков. В НПБП рассматриваются указанные ниже возникающие проблемы, которые были выявлены [описать процесс, например анализ, проведенный поставщиками обслуживания] для проведения дальнейшего анализа:

- 1) [перечислить возникающие проблемы, например полеты небольших дронов вблизи аэродромов];
- 2) [...];
- 3) [...]

РАЗДЕЛ 6. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ МОНИТОРИНГА

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

Помимо указанного выше, [Государство] будет пересматривать НПБП каждые [количество] лет или чаще, если потребуется, с тем чтобы обновлять и поддерживать актуальность выявленных эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов, организационных проблем и указанных SEI. [Название ответственной организации (например, ВГА)] будет периодически рассматривать эффективность обеспечения безопасности полетов в рамках инициатив, перечисленных в НПБП, чтобы обеспечить достижение национальных целей в области безопасности полетов. По необходимости [Государство] будет обращаться за помощью к [перечислить названия организаций (например, RASG, отрасль)] в целях обеспечения своевременной реализации SEI для устранения национальных проблем в области безопасности полетов. [Государство] с помощью тщательного мониторинга SEI будет, по мере необходимости, вносить коррективы в НПБП и содержащиеся в нем инициативы и соответственно обновлять НПБП.

[Государство] будет использовать перечисленные в разделе 5 настоящего плана показатели для оценки эффективности обеспечения безопасности полетов национальной системы гражданской авиации и осуществлять мониторинг каждой национальной задачи в области безопасности полетов. Для предоставления заинтересованным сторонам соответствующей последней информации о прогрессе в достижении национальных целей в области безопасности полетов, а также о состоянии реализации SEI будет периодически [например, ежегодно, каждые три года и т. д.] публиковаться отчет о состоянии безопасности полетов.

В том случае, если национальные цели в области безопасности полетов не выполняются, будут указаны способствующие этому факторы. Если [Государство] выявит критические эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов, в кратчайшие сроки будут приняты соответствующие меры для их снижения, что, возможно, приведет к досрочному пересмотру НПБП.

[Государство] применяет стандартизированный подход к представлению информации на региональном уровне и направлению ее [название ответственной организации, например RASG] посредством [указать методики, используемые в регионе]. Это позволяет региону получать информацию и оценивать проблемы в области безопасности полетов с помощью общей методики.

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

[Название ответственной организации]
[Почтовый адрес]
[Номер телефона]
[Номер факса]
[Эл. почта]
[Веб-сайт]

Добавление к НПБП

ПОДРОБНОЕ ОПИСАНИЕ SEI: НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ФАКТОРЫ РИСКА ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

N-HRC х: [название N-HRC, например (LOC-I)]							
Цель х: [название, например цель 1: "Обеспечить постоянное снижение эксплуатационных рисков для безопасности полетов"]							
Задача х.х: [описание, например задача 1.1: "К 2028 году государству и его отрасли снизить коэффициент аварийности в государстве"]							
Инициатива по повышению безопасности полетов	Действия	Сроки	Ответственная организация	Заинтересованные стороны	Параметры	Приоритет	Мероприятия по мониторингу
[Название SEI и номер SEI ИКАО, а также номер SEI РПБП, если применимо]	[Указать действие(я)]	[Указать сроки выполнения]	[Название]	[Перечень заинтересованных сторон]	[Перечень параметров]	[Низкий/средний/высокий]	[Перечислить механизмы верификации реализации SEI]
Например, OPS SEI-2 ИКАО: устранить способствующие факторы в отношении авиационных происшествий и инцидентов LOC-I на национальном уровне	Ввести требование о включении подготовки по предотвращению попадания самолета в сложные пространственные положения и выводу из них (UPRT) во все программы переучивания и переподготовки на комплексных тренажерах	I кв. 2026 г. – IV кв. 2028 г.	ВГА	<ul style="list-style-type: none"> Эксплуатанты; утвержденные учебные организации (УУО); поставщики комплексных тренажеров и обслуживания; ассоциации пилотов; инспекторы ВГА 	<ul style="list-style-type: none"> Включение в учебные программы подготовки по предотвращению попадания самолета в сложные пространственные положения и выводу из них (UPRT); процентная доля пилотов, прошедших UPRT; процент событий с попаданием самолета в сложные пространственные положения в добровольных донесениях; случаи срабатывания вибратора РУ в данных FDA; частота событий LOC-I 	Высокий	Контроль за учебными мероприятиями эксплуатанта и УУО

ПОДРОБНОЕ ОПИСАНИЕ SEI: НАЦИОНАЛЬНЫЕ ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Организационная проблема x¹: [название проблемы, например <i>отсутствие на региональном уровне потенциала для проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов</i>]							
Цель x: [название, например <i>цель 2: "Укрепить потенциал государства по организации контроля за обеспечением безопасности полетов"</i>]							
Задача x.x: [описание, например <i>задача 2.2: "К 2028 году государству повысить свой показатель EI по КЭ-4 для AIG и для AGA до среднемирового уровня"</i>]							
<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	<i>Действия</i>	<i>Сроки</i>	<i>Ответственная организация</i>	<i>Заинтересованные стороны</i>	<i>Параметры</i>	<i>Приоритет</i>	<i>Мероприятия по мониторингу</i>
[Название SEI и номер SEI ИКАО, а также номер SEI РПБП, если применимо]	[Указать действие(я)]	[Указать сроки выполнения]	[Название]	[Перечень заинтересованных сторон]	[Перечень параметров]	[Низкий/средний/высокий]	[Перечислить механизмы верификации реализации SEI]
Например, SEI-3 ORG ИКАО: внедрение механизма, обеспечивающего наличие у каждого органа по контролю за безопасностью полетов достаточных кадровых ресурсов для выполнения своих национальных и международных обязательств	Создать эффективную систему привлечения, набора, подготовки и удержания квалифицированного персонала в достаточном количестве для проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов	I кв. 2026 г. – IV кв. 2028 г.	Комитет по расследованию авиационных происшествий (КРАП)	<ul style="list-style-type: none"> • КРАП; • ВГА; • изготовители воздушных судов; • RAIO 	<ul style="list-style-type: none"> • В систему набора персонала включены новые условия набора; • число учебных занятий по расследованиям авиационных происшествий и инцидентов; • число сотрудников, прошедших подготовку по расследованию авиационных происшествий и инцидентов • число расследователей, которые после найма продолжали работать более 12 месяцев 	Высокий	Результаты МНМ/УППКБП после очередной проверки

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

Добавление В к главе 4

КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ДЛЯ НАЦИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

<i>Дос 10131, глава 4, п. 4.3 "Подробное описание разделов НПБП" (ссылка)</i>	<i>Содержание национального плана обеспечения безопасности полетов (НПБП) (аспект, который необходимо проанализировать, или вопрос, на который необходимо дать ответ)</i>	<i>Ответ (Да/Нет или Н/П¹)</i>	<i>Ссылка в НПБП государства (если отличается от шаблона)</i>
4.3.1 Введение НПБП			
4.3.1 a)	Содержится ли обзор НПБП, включая его структуру (разделы и их содержание)?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.1 b)	Содержится ли обязательство государства в отношении безопасности полетов и выделения ресурсов на мероприятия на национальном уровне для повышения безопасности полетов, которое зафиксировано в заявлении, подписанном старшим должностным лицом на уровне министерства гражданской авиации или правительственного учреждения?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.1 c)	Изложено ли, каким образом НПБП связан с ГосПБП, если это применимо?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Н/П	
4.3.1 d)	Изложен ли процесс разработки, реализации и мониторинга НПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.1 d) 1)	Изложен ли процесс разработки и утверждения НПБП, включая указание ответственных организаций?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.1 d) 2)	Поясняется ли, что для реализации стратегии, изложенной в НПБП, требуется подход, основанный на сотрудничестве?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.1 d) 3)	Изложен ли порядок актуализации НПБП, включая периодичность его пересмотра и обновления?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.1 e)	Изложены ли национальные проблемы в области безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

1. Неприменимо (Н/П).

<i>Дос 10131, глава 4, п. 4.3 "Подробное описание разделов НПБП" (ссылка)</i>	<i>Содержание национального плана обеспечения безопасности полетов (НПБП) (аспект, который необходимо проанализировать, или вопрос, на который необходимо дать ответ)</i>	<i>Ответ (Да/Нет или Н/П¹)</i>	<i>Ссылка в НПБП государства (если отличается от шаблона)</i>
4.3.1 f)	Изложены ли национальные цели и задачи в области безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.1 g)	Указан ли эксплуатационный контекст государства?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.2 Цель НПБП			
4.3.2 a)	Приведено ли изложение стратегического направления государства для управления безопасностью полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.2 b)	Установлен ли срок действия НПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.2 c)	Указана ли взаимосвязь НПБП с последним изданием ГПБП и соответствующим РПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.2 d)	Перечислены ли прочие национальные планы, которые учитывались в ходе разработки НПБП, если применимо?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Н/П	
4.3.3 Национальные эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов			
4.3.3 a)	Приводится ли краткое описание авиационных происшествий и серьезных инцидентов, которые имели место в государстве в течение определенного периода времени и которые произошли с воздушными судами, зарегистрированными в государстве, в особенности с воздушными судами с максимальной массой свыше 5700 кг при выполнении регулярных коммерческих полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.3 b)	Изложена ли классификация, использованная в процессе определения национальных эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.3 c)	Перечислены ли национальные НРС (N-NRC), включая причину их приоритизации?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.3 d)	Перечислены ли главные факторы, способствующие возникновению N-NRC, выявленных государством?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.3 e)	Перечислены ли другие национальные категории событий риска, включая причину их приоритизации?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

<i>Дос 10131, глава 4, п. 4.3 "Подробное описание разделов НПБП" (ссылка)</i>	<i>Содержание национального плана обеспечения безопасности полетов (НПБП) (аспект, который необходимо проанализировать, или вопрос, на который необходимо дать ответ)</i>	<i>Ответ (Да/Нет или Н/П¹)</i>	<i>Ссылка в НПБП государства (если отличается от шаблона)</i>
4.3.4 Национальные организационные проблемы			
4.3.4 а)	Содержится ли краткое изложение потенциала государства в области осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.4 б)	Приведены ли перечень и описание национальных организационных проблем, отобранных для НПБП, включая причины их приоритизации?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.4 в)	Разъясняется ли порядок их выявления, включая, в частности, основанный на данных подход?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.5 Стратегическое направление государства для управления безопасностью полетов			
4.3.5 а)	Перечислены ли в нем национальные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.5 а) 1)	Объясняется ли, как национальные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов увязаны с ГПБП и РПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.5 а) 2)	Перечислены ли какие-либо конкретные национальные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов сверх целей, задач и показателей ГПБП и РПБП, если применимо?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Н/П	
4.3.5 б)	Разъясняется ли план действий, способствующий реализации стратегии обеспечения безопасности полетов, которая изложена в НПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.5 б) 1)	Объясняется ли, каким образом перечень приоритетных SEI будет способствовать достижению национальных целей в области безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.5 б) 2)	Объясняется ли, как SEI взаимосвязаны с общими инициативами на региональном или международном уровнях?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.5 б) 3)	Перечислены ли SEI, которые государство планирует реализовать или уже реализует для разрешения всех выявленных N-HRC и других национальных категорий событий риска и которые необходимы для достижения национальных целей в области безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

<i>Дос 10131, глава 4, п. 4.3 "Подробное описание разделов НПБП" (ссылка)</i>	<i>Содержание национального плана обеспечения безопасности полетов (НПБП) (аспект, который необходимо проанализировать, или вопрос, на который необходимо дать ответ)</i>	<i>Ответ (Да/Нет или Н/П¹)</i>	<i>Ссылка в НПБП государства (если отличается от шаблона)</i>
4.3.5 b) 4)	Указаны ли, где это применимо, SEI, основанные на Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов (взятые главным образом из дорожной карты эксплуатационных (OPS) факторов риска для безопасности полетов)?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Н/П	
4.3.5 b) 5)	Перечислены ли SEI, которые государство планирует реализовать или уже реализует для разрешения всех выявленных национальных организационных проблем и которые необходимы для достижения национальных целей в области безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.5 b) 6)	Указаны ли, где это применимо, SEI, основанные на Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов (взятые главным образом из дорожной карты организационных (ORG) проблем)?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Н/П	
4.3.5 b) 7)	Указаны ли, если применимо, ссылки на соответствующие SEI в РПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Н/П	
4.3.5 c)	Перечислены ли возникающие проблемы, которые могут потребовать дальнейшего анализа?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.6 Осуществление мониторинга			
4.3.6 a)	Указано ли, каким образом государство будет осуществлять мониторинг реализации перечисленных в НПБП SEI и как оно будет оценивать эффективность обеспечения безопасности полетов национальной системы гражданской авиации, с тем чтобы гарантировать достижение предполагаемых результатов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.6 b)	Разъясняются ли порядок внесения в НПБП и его SEI коррективов и поправок и метод представления информации об этом?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.6 c)	Разъясняется ли порядок мониторинга каждой национальной задачи в области безопасности полетов для отслеживания эффективности реализации?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

<i>Дос 10131, глава 4, п. 4.3 "Подробное описание разделов НПБП" (ссылка)</i>	<i>Содержание национального плана обеспечения безопасности полетов (НПБП) (аспект, который необходимо проанализировать, или вопрос, на который необходимо дать ответ)</i>	<i>Ответ (Да/Нет или Н/П¹)</i>	<i>Ссылка в НПБП государства (если отличается от шаблона)</i>
4.3.6 d)	Изложено ли, каким образом заинтересованным сторонам будет предоставляться соответствующая последняя информация о прогрессе в достижении национальных целей и задач в области безопасности полетов, а также о состоянии реализации SEI?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.6 e)	Включен ли текст, поясняющий следующую ситуацию: "Если национальные цели и задачи в области безопасности полетов не выполняются, следует указать способствующие этому факторы"?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.6 e) 1)	Включен ли текст, поясняющий следующую ситуацию: "Если государство выявляет критически важные эксплуатационные факторы риска для безопасности полетов, следует по возможности в кратчайшие сроки принять обоснованные меры для снижения этих рисков, что, возможно, приведет к досрочному пересмотру НПБП"?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.6 f)	Разъясняется ли, что государство применяет стандартизированный подход согласно указаниям RASG или другой соответствующей региональной организации для предоставления информации на региональном уровне?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.6 g)	Включена ли контактная информация для запросов или дополнительной информации?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

ISBN 978-92-858-0001-7



9 78 92 85 8 0 0 1 7