



**АГЕНТИИ АВИАТСИЯИ ГРАЖДАНИИ НАЗДИ
ҲУКУМАТИ ҶУМҲУРИИ ТОҶИКИСТОН**

ФАРМОИШ

аз «27» 11 соли 2023

№ 130-ч

ш. Душанбе

Дар бораи тасдиқи Нақшаи миллии таъмини бехатарии парвозҳо
барои солҳои 2024-2026

Мутобики банди 8 Низомномаи Агентии авиатсияи граждани назди
Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон (қарори Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон аз 29
декабри соли 2017, №596) ва бо мақсади ба талаботи Ташкилоти байналмилалӣ
авиатсияи граждани мутобиқ намудани соҳа,

ФАРМОИШ МЕДИҲАМ:

1. Нақшаи миллии таъмини бехатарии парвозҳо барои солҳои 2024-2026 тасдиқ карда шавад (замима мегардад).
2. Раёсату шуъбаҳои Агентӣ ҷиҳати иҷрои бандҳои дахлдори Нақшаи мазкур чораҳои дахлдор андешида, ҳар нимсола ба роҳбарият гузориш пешниҳод намоянд.
3. Координатори миллии оид ба ҳамкорӣ бо Ташкилоти байналмилалӣ авиатсияи граждани (ИКАО) вобаста ба иҷрои бандҳои дахлдор ба ИКАО тибқи тартиби муқарраргардида маълумот пешниҳод намояд.
4. Назорати иҷрои фармоиши мазкур ба зиммаи муовини директор вогузор карда шавад.

Директор



Сафарзода Дилшод

**АГЕНТСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПРИ
ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН**

**Утверждено
Распоряжением Директора Агентства
гражданской авиации при
Правительстве Республики Таджикистан**

от «27» 11 2023г. № 130-4

**Национальный план обеспечения
безопасности полётов 2024 – 2026г.**

ДУШАНБЕ – 2023 г.

Содержание

Раздел 1 Введение	3
1.1 Обзор национального плана обеспечения безопасности полетов.....	3
1.2 Структура НПоБП.....	3
1.3 Взаимосвязь НПоБП с Государственной программой по безопасности полетов (ГосПБП).....	4
1.4 Ответственность за разработку, реализацию и мониторинг НПоБП.....	4
1.5 Национальные проблемы, цели и задачи в области безопасности полетов	6
1.5.1 Национальные проблемы в области безопасности полетов.....	6
1.5.2 Национальные цели и задачи в области безопасности полетов	7
1.6 Эксплуатационный контекст	8
Раздел 2 Цель НПоБП Республики Таджикистан	8
Раздел 3 Стратегическое направление Республики Таджикистан в деле управления безопасностью полетов	9
Раздел 4 Национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов...	11
Раздел 5 Организационные проблемы	11
Раздел 6 Мониторинг выполнения	12
Приложение А - Инициативы по повышению безопасности полетов.....	14

Раздел 1 Введение

1.1 Обзор национального плана обеспечения безопасности полетов

Республика Таджикистан стремится к повышению уровня безопасности полётов и выделения ресурсов на вспомогательную деятельность. Цель настоящего национального плана обеспечения безопасности полетов (далее НПоБП) заключается в неуклонном снижении числа погибших и риска гибели людей путем разработки и реализации национальной стратегии обеспечения безопасности полетов.

Безопасная, жизнестойкая и устойчивая авиационная система способствует экономическому развитию Республики Таджикистан и отраслей его промышленности. НПоБП содействует эффективному внедрению системы контроля за обеспечением безопасности полетов Республики Таджикистан, применению основанного на оценке риска подхода к управлению безопасностью полетов, а также координированному подходу к сотрудничеству между Республикой Таджикистан и другими государствами, регионами и отраслью.

НПоБП Республики Таджикистан определяет инициативы, которые предпринимаются для снижения рисков, связанных с авиационной деятельностью, и детализирует стратегические направления управления безопасностью полетов в краткосрочной и среднесрочной перспективе.

В данном издании НПоБП представлены национальная стратегия и дорожная карта действий по повышению безопасности полетов на период с 2024 по 2026 год. Инициативы Республики Таджикистан по повышению безопасности полетов (SEI) способствуют повышению безопасности полетов не только внутри страны, но и в регионе EUR-NAT, а также на глобальном уровне.

Хотя НПоБП основан на условиях и рисках, существующих в Республике Таджикистан, он стратегически согласован с Глобальным планом обеспечения безопасности полетов на 2023-2025 годы (GASP) Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и целями безопасности Регионального плана обеспечения безопасности полетов (EUR RASP) в знак признания того, что авиационная деятельность носит глобальный характер.

Всем заинтересованным сторонам рекомендуется поддержать и внедрять НПоБП в качестве стратегии, направленной на постоянное повышение уровня безопасности полётов.

1.2 Структура НПоБП

НПоБП содержит стратегическое направление в деле управления безопасностью полетов на национальном уровне на три (3) года. Он состоит из шести разделов.

Помимо введения, разделы включают: цель НПоБП, стратегическое направление Республики Таджикистан в деле управления безопасностью полетов, организационные проблемы, рассматриваемые в НПоБП, а также описание методов мониторинга реализации перечисленных в НПоБП инициатив по повышению безопасности полетов (SEI).

1.3 Взаимосвязь НПоБП с Государственной программой по безопасности полетов (ГосПБП)

АГА еще предстоит приступить к реализации ГосПБП. Этот процесс начнется с анализа пробелов, который выявит все недостатки и подготовит почву для разработки плана реализации, который позволит устранить все выявленные недостатки. Настоящий НПоБП содержит стратегию, которой следует руководствоваться при разработке и реализации ГосПБП.

1.4 Ответственность за разработку, реализацию и мониторинг НПоБП

Агентство гражданской авиации при Правительстве Республики Таджикистан (далее АГА) определено в качестве организации, ответственной за руководство разработкой НПоБП. Другие заинтересованные стороны, такие как Таджикаэронавигация, Международный аэропорт Душанбе, авиакомпании Сомон Эйр и Таджик Эйр, были определены в качестве членов группы по разработке НПоБП. Эта группа под руководством и управлением АГА будет отвечать за реализацию и мониторинг НПоБП. НПоБП утверждается Директором.

АГА инициирует и управляет пересмотром НПоБП каждые три года или чаще по мере необходимости, чтобы обеспечить постоянную актуальность НПоБП. В сотрудничестве с авиационной отраслью Республики Таджикистан АГА руководит выявлением и оценкой новых или возникающих рисков, а также пересмотром существующих рисков.

АГА контролирует выполнение мероприятий, предусмотренных НПоБП, с помощью показателей безопасности полетов и годового плана работы, а также информирует соответствующие заинтересованные стороны о ходе выполнения мероприятий. Этот процесс обеспечивает уверенность в том, что для достижения целей в области безопасности полетов, поставленных в НПоБП, постоянно проводятся мероприятия по улучшению безопасности полетов. Этот процесс также служит основой для инициирования дальнейших действий в области безопасности полетов при необходимости.

Глобальные вызовы и приоритеты

В GASP изложены проблемы и приоритеты в области безопасности полетов, которые, по мнению ИКАО, представляют интерес для международного авиационного сообщества и определены на основе данных о безопасности

полетов, собранных в ходе проактивной и реактивной деятельности.

В ответ на эти вызовы ИКАО разрабатывает и определяет приоритеты глобальных SEI, направленных на снижение риска, связанного с авиационной деятельностью GASP определяет две широкие категории вызовов и связанных с ними инициатив, которые государства должны решать с помощью НПоБП и ГосПБП.

Глобальные организационные проблемы

Организационные проблемы — это системные вопросы, которые учитывают влияние организационной культуры, а также политики и процедур на эффективность контроля рисков безопасности полетов. К организациям относятся как государственные структуры, такие как Агентство гражданской авиации (АГА), так и поставщики услуг, например, эксплуатанты воздушных судов, поставщики ОРВД, утвержденные организации по подготовке авиационных специалистов, утвержденные организации по техническому обслуживанию, эксплуатанты аэродромов и т.д. В качестве требований к решению организационных проблем ИКАО выделяет эффективный надзор за безопасностью полетов и эффективное управление безопасностью полетов (государственная программа безопасности полетов). В GASP перечислены следующие глобальные организационные проблемы:

1. Эффективный надзор за безопасностью полетов;
2. Реализация Государственной программы безопасности полетов;
3. Соответствующая инфраструктура для обеспечения безопасной эксплуатации.

Глобальные риски эксплуатационной безопасности полетов

Риски эксплуатационной безопасности полетов возникают в процессе предоставления услуг или осуществления авиационной деятельности. В GASP определены пять категорий высокого риска (HRC), основанных на данных о количестве смертельных случаев, коэффициентах смертности и количестве аварий и инцидентов в мире. Концепция GASP заключается в достижении и поддержании цели нулевого уровня смертности в коммерческих операциях к 2030 году и далее.

1. Столкновение с землёй в управляемом полёте (CFIT);
2. Потеря управления в полете (LOC-I);
3. Столкновение в воздухе (MAC);
4. Выкатывание за пределы ВПП (RE); и
5. Несанкционированный выезд на ВПП (RI).

GASP содержит подробные конкретные "дорожные карты" (планы действий) по организационным проблемам и рискам эксплуатационной безопасности полетов для поддержки государств в достижении целей GASP.

EUT/NAT Региональные задачи и приоритеты

В НПОБП учитываются проблемы и приоритеты безопасности полетов в регионе EUR/NAT. Полный анализ тенденций в области безопасности полетов, влияющих на регион EUR/NAT, подробно изложен в RASP EUR/NAT, ежегодно публикуемом RASG-EUR/NAT.

1.5 Национальные проблемы, цели и задачи в области безопасности полетов

Группа разработчиков НПОБП провела тщательную самооценку с целью выявления национальных недостатков. Самооценка проводилась с использованием, в частности, инструментов ИКАО iSTARS, результатов аудита USOAP, рекомендаций экспертов и имеющихся данных. Было выявлено множество проблем, которые были расставлены по приоритетам в зависимости от их влияния на авиационную систему. Ниже перечислены вопросы (в порядке приоритетности), выявленные и рассматриваемые в настоящем НПОБП:

1.5.1 Национальные проблемы в области безопасности полетов

Проблема 1: Недостаточные возможности надзора из-за отсутствия достаточных ресурсов

- Отсутствие достаточности ресурсов (человеческих и финансовых)

В качестве основной проблемы АГА называет нехватку финансовых и человеческих ресурсов. АГА не в состоянии генерировать/получать финансовые ресурсы для привлечения и удержания достаточно квалифицированного технического персонала. Возможно, потребуется пересмотр существующей модели финансирования, поскольку она не является устойчивой. Этот недостаток в конечном итоге приводит к недостаточным возможностям надзора, поскольку отсутствуют инспекторы для выполнения функций АГА.

- Недостаточные возможности надзора

По результатам аудита USOAP, проведенного в 2016 г. и ICVM в 2015г., Республика Таджикистан получила общий балл 56,14% по восьми критическим элементам надзора (КЭ), и это на фоне среднемирового показателя 78,7. Кроме того, GASP призывает государства укреплять свой надзорный потенциал и работать над достижением к 2026 году показателя эффективности реализации (EI) на уровне 75%. Общий низкий уровень эффективности реализации (EI) восьми КЭ свидетельствует о недостаточном потенциале надзора в Республике Таджикистан.

- Отсутствие квалифицированного технического персонала

По результатам проверки был выявлен недостаток в критическом элементе (КЭ) 4, который указывает на то, что АГА не имеет достаточного количества квалифицированных инспекторов и/или недостаток в обучении инспекторов. После предыдущих проверок в АГА также отмечалась высокая текучесть инспекторов, что привело к дальнейшему ухудшению надзорных возможностей АГА.

Проблема 2: Нереализованная государственная программа по безопасности полетов

Государственная программа по безопасности полетов (ГосПБП) описывается как комплексный набор нормативных документов и мероприятий, направленных на повышение безопасности полетов. Целью ГосПБП является установление государственного процесса выявления опасностей и управления рисками, связанными с авиационной деятельностью. Эти процессы помогают государству выявлять риски и иметь проактивные средства управления безопасностью, а также принимать решения, основанные на рисках и данных.

Республике Таджикистан еще предстоит вступить на путь внедрения ГосПБП. Внедрение ГосПБП в государстве обеспечит наличие у него всех необходимых инструментов и процессов для создания систем сбора и обработки данных о безопасности полетов и формирования оперативной информации о безопасности полетов. Этот элемент в дальнейшем поможет государству принимать решения, основанные на данных, использовать подход к надзору, основанный на оценке рисков, и эффективно и рационально распределять ресурсы с учетом выявленных рисков.

Внедрение ГосПБП начнется с анализа недостатков (самооценки). Результаты анализа недостатков помогут разработать дорожную карту (внедрение), которая будет направлять процесс реализации.

Проблема 3: Плохое взаимодействие на региональном уровне

Республика Таджикистан выявила недостаток в отношении регионального сотрудничества. Низкий уровень вовлеченности АГА и общее отсутствие сотрудничества на региональном уровне сводят к минимуму возможность лоббирования ресурсов (человеческих, финансовых) для наращивания потенциала по выполнению надзорного мандата.

Для решения перечисленных выше проблем и повышения уровня безопасности полетов на национальном уровне НПОБП содержит следующие цели и задачи.

1.5.2 Национальные цели и задачи в области безопасности полетов

Цель 1: Приобретение государством достаточных ресурсов для укрепления надзорного потенциала

Данная цель направлена на обеспечение наращивания потенциала государства (финансового и технического персонала) для укрепления его надзорных

возможностей. Кроме того, цель обеспечивает прогресс и повышение эффективности реализации восьми критических элементов (КЭ) путем решения организационных проблем и задач.

Цель 2: Государство реализует эффективную государственную программу по безопасности полетов

Эта цель направлена на то, чтобы обеспечить создание и внедрение в Республике Таджикистан эффективной ГосПБП. В ней также рассматриваются организационные проблемы, с которыми сталкивается государство при внедрении ГосПБП, включая внедрение систем управления безопасностью полетов (SMS) отдельными поставщиками услуг в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой (SARPS) Приложения 19 ИКАО.

Цель 3: АГА должно повысить уровень взаимодействия на региональном уровне для получения доступа ко всем необходимым ресурсам (техническим, финансовым, человеческим)

Эта цель направлена на то, чтобы АГА выходило на региональное бюро и другие соответствующие структуры и сотрудничало с ними в целях лоббирования ресурсов для наращивания потенциала, позволяющего ему выполнять свой надзорный мандат, отраженный в приложениях ИКАО и государственном законодательстве/нормативных актах.

Перечень SEI для реализации вышеуказанных целей приведен в **Приложении А** настоящего документа.

1.6 Эксплуатационный контекст

В Республике Таджикистан имеется 5 сертифицированных аэродромов, включая 4 международных аэродромов. Воздушное пространство Республики Таджикистан классифицируется как класс А, С и G. В Республике Таджикистан на период с 2021 по 2022 год было выполнено 22200 взлетно-посадочных операций. В настоящее время в Республике Таджикистан выдано 4 сертификата эксплуатанта воздушных судов (АОС), и из них 4 выдано эксплуатантам, выполняющим международные коммерческие воздушные перевозки. Организаций по техническому обслуживанию воздушных судов нет. В реестре воздушных судов Республики Таджикистан числится 14 самолетов. Имеются 2 авиационные учебные организации. Всего в стране насчитывается 580 лицензированных авиационных работников. Республика Таджикистан имеет ряд общих географических проблем для авиации: это горная местность с метеорологическими условиями, характерными для данного типа местности.

Раздел 2 Цель НПоБП Республики Таджикистан

НПоБП – это генеральный документ планирования, содержащий стратегические направления Республики Таджикистан в отношении управления

безопасностью полетов на трехлетний период (2024-2026 гг.). В этом плане перечислены национальные проблемы в области безопасности полетов, установлены национальные цели и задачи в области безопасности полетов и представлен набор инициатив по повышению безопасности полетов (SEI) для достижения этих целей.

При разработке НПоБП учитывались другие национальные планы, в том числе Государственная программа по безопасности полетов.

НПоБП разработан на основании целей и задач в области безопасности полетов и категорий событий повышенного риска (HRC), указанных как в GASP (www.icao.int/gasp), так и в региональных целях безопасности полетов EUR/NAT RASP и самооценки АГА.

Перечисленные в НПоБП SEI способствуют повышению безопасности полетов на более широких региональных и международных уровнях. В НПоБП включены несколько действий для устранения конкретных проблем в области безопасности полетов, а также рекомендуемые SEI для отдельных государств, установленные в приложении к настоящему документу (Приложение А). Республика Таджикистан приняла эти SEI и включила их в настоящий план.

Раздел 3 Стратегическое направление Республики Таджикистан в деле управления безопасностью полетов

НПоБП содержит SEI, которые были разработаны на основании дорожных карт организационных проблем (ORG) и эксплуатационных рисков для безопасности полетов (OPS), представленных в Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов ИКАО (Doc 10161), а также характерных для государства проблем, выявленных в ходе самооценки. НПоБП разработан и обновляется АГА в координации с основными заинтересованными сторонами в авиации как минимум каждые три (3) года.

НПоБП включает в себя следующие 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 GASP и в пересмотренных региональных целях в области безопасности полетов, а также включают дополнительные национальные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов.

Национальные вопросы	Цели	Задачи	Ссылка на GASP	Связь с целями безопасности полетов EUR/NAT
Проблема 1: Недостаточные возможности надзора из-за отсутствия достаточных ресурсов	1. Государство должно приобрести необходимые ресурсы для усиления надзорных функций.	Задача 1.1: Пересмотр модели финансирования АГА с целью создания устойчивого механизма финансирования, обеспечивающего доступ к необходимым ресурсам (включая пересмотр организационной структуры и функций АГА) Задача 1.2: АГА повысить эффективность внедрения (ЭВ) критических элементов (КЭ) системы надзора за безопасностью полетов (с акцентом на приоритетные протокольные вопросы (PQs)) следующим образом: а) к 2025 году - 60% ЭВ б) к 2027 году - 75% ЭВ в) к 2030 году - 95% ЭВ Задача 1.3: к 2026 году АГА обучит 100 % своих инспекторов, чтобы они приобрели необходимые компетенции	Цель 2	2.1
Проблема 2: Отсутствие реализации государственной программы безопасности полетов	2. Государство реализует эффективную государственную программу безопасности полетов	Задача 2.1: реализовать основу ГосПБП в 2024 году. Задача 2.2: опубликовать национальный план обеспечения безопасности полетов (НПОБП) в 2024 году. Задача 2.3: работать над созданием эффективной ГосПБП следующим образом: а) к 2027 г. - присутствует б) к 2030 году - присутствует и действует	Цель 3	3.1 3.2
Проблема 3: Плохое взаимодействие на региональном уровне	3. Государство должно повысить уровень сотрудничества на региональном уровне, чтобы получить доступ ко всем необходимым ресурсам (техническим, финансовым, человеческим)	Задача 3.1: Государство должно обратиться в региональное бюро ИКАО за помощью для укрепления своего надзорного потенциала и содействия реализации ГосПБП.	Цель 4	4.1 4.3

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

Раздел 4 Национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов

В АГА еще не создана система сбора и обработки данных по безопасности полетов, поэтому государство не располагает официальной базой данных происшествий для регистрации и анализа эксплуатационных рисков и происшествий. АГА намерен в приоритетном порядке внедрить ГосПБП (в том числе Систему сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS)), что позволит выявить категории повышенного эксплуатационного риска. АГА продолжит мониторинг рисков эксплуатационной безопасности полетов, перечисленных в GASP и EUR RASP.

Раздел 5 Организационные проблемы

Помимо перечисленных в НПоБП национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов, Республика Таджикистан определила организационные проблемы и набор SEI для их решения, отобранных для включения в НПоБП. Они являются приоритетными в НПоБП, поскольку направлены на расширение и укрепление возможностей АГА по надзору за безопасностью полетов и управлению безопасностью полетов на национальном уровне.

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

В результате последних мероприятий ИКАО, которые направлены на оценку эффективной реализации восьми КЭ систем контроля за обеспечением безопасности полетов Республики Таджикистан в рамках универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов ИКАО (USOAP), были выявлены следующие оценки:



Общий балл EI в Республики Таджикистан составляет 56,14 %							
Оценка EI в зависимости от CE							
CE-1	CE-2	CE-3	CE-4	CE-5	CE-6	CE-7	CE-8
92,5 %	75,3 %	54,2 %	34 %	71,4 %	51,7 %	39 %	37,5 %
Показатель EI по областям аудита							
LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA
80,9 %	80 %	46,7 %	53 %	80,5 %	77 %	33,6 %	44 %

Указанные ниже (отраженные в разделе 3 настоящего документа) организационные проблемы в контексты Республики Таджикистан сочтены наиболее приоритетными, поскольку они воздействуют на эффективность мер контроля рисков безопасности полетов. Они были выявлены на основе анализов данных USOAP, отчетов о расследовании авиационных происшествий и инцидентов, мероприятий по контролю за обеспечением безопасности полетов за последние пять лет, ГосПБП, а также на основе регионального анализа, проведенного RASG

Эти проблемы, как правило, носят системный характер и касаются проблем, связанных с выполнением государствами функций по контролю за обеспечением безопасности полетов и реализацией ГосПБП на национальном уровне, а также с уровнем внедрения СУБП национальными поставщиками обслуживания. Государствами функций по надзору за безопасностью полетов, внедрением ГосПБП на национальном уровне и уровнем внедрения СУБП национальными поставщиками услуг. Они учитывают организационную культуру, политику и процедуры АГА и поставщиков обслуживания. Эти организационные проблемы соответствуют проблемам, перечисленным в GASP, а также пересмотренным Региональным целям в области безопасности полетов и задачам по конкретным штатам.

Для решения перечисленный выше организованных проблем АГА будет реализовывать ряд SEI, некоторые из которых взяты из "дорожной карты" ИКАО ORG, содержащейся в документе ИКАО, содержащейся в Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полётов (Док 10161) ИКАО. Полный перечень SEI представлен в приложении к НПоБП.

Раздел 6 Мониторинг выполнения

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

Помимо указанного выше, АГА будет пересматривать НПоБП каждые три (3) года или чаще, если потребуется, с тем чтобы обновлять и поддерживать

актуальность выявленных эксплуатационных рисков для безопасности полетов, организационных проблем и указанных SEI.

АГА будет периодически рассматривать эффективность обеспечения безопасности полетов в рамках инициатив, перечисленных в НПоБП, чтобы обеспечить достижения национальных целей в области безопасности полетов. По необходимости АГА будет обращаться за помощью к региональному представительству для обеспечения своевременной реализации SEI для устранения национальных проблем в области безопасности полетов.

С помощью тщательного мониторинга SEI АГА при необходимости, вносить коррективы НПоБП и содержащиеся в нем инициативы и соответственно обновлять НПоБП. АГА будет использовать индикаторы, перечисленные в разделе 3 настоящего плана, для измерения показателей безопасности полетов национальной системы гражданской авиации и мониторинга каждой национальной цели в области безопасности полетов.

Для предоставления заинтересованным сторонам соответствующей последней информацией о прогрессе достижения национальных целей в области безопасности полетов, а также о ходе реализации SEI будет периодически публиковаться ежегодный отчет о состоянии по безопасности полетов.

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

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

Любые вопросы, касающиеся НПоБП и его инициатив, а также просьбы в отношении дополнительной информации можно направлять по следующим адресам:

Директор Агентства гражданской авиации
Агентство гражданской авиации при Правительстве Республики Таджикистан
d.safarzoda@caa.tj
+992550001177

Приложение А - Инициативы по повышению безопасности полетов

1. Организационная проблема: неадекватные возможности надзора из-за отсутствия достаточных ресурсов					
Цель 1: Приобретение достаточных ресурсов для укрепления надзорного потенциала					
Задача 1.1: АГА пересмотреть свою модель финансирования с целью создания устойчивого механизма финансирования, позволяющего получить доступ к необходимым ресурсам (включая пересмотр организационной структуры и функций АГА) Задача 1.2. АГА повысить эффективность внедрения (EI) критических элементов (КЭ) системы надзора за безопасностью полетов (с акцентом на приоритетные PQ) следующим образом: а) к 2025 году - 60% EI б) к 2027 году - 75% EI с) к 2030 году - 95% EI Задача 1.3: АГА к 2026 году обучить 100% своих инспекторов для обеспечения приобретения ими основных компетенций.					
Индикаторы Задача 1.1: Комитет по пересмотру модели финансирования Разработка/пересмотр положений о модели финансирования Пересмотр структуры АГА и модели финансирования Средства получены из соответствующих источников. Задача 1.2: Процент выполнения приоритетных вопросов протокола (PQ) Процент необходимых планов корректирующих действий (CAP), представленных государствами (с использованием OLF). Процент выполненных планов корректирующих действий (CAP) по каждому индикатору государства (с использованием OLF) Задача 1.3: Доля ежегодно обучаемых инспекторов					
Инициатива по повышению безопасности полетов	Действие(я)	Временная шкала	Ответственная организация	Заинтересованные стороны	Приоритет
SEI-1 - Последовательное внедрение SARPс ИКАО на национальном уровне	1В - Провести самооценку и решить все протокольные вопросы (PQ) в рамках подхода непрерывного мониторинга (CMA) USOAP 1С - Пересмотреть первичное авиационное законодательство и нормативные акты с целью наделения компетентного органа полномочиями по осуществлению надзора, 1D - Повысить уровень соответствия SARPс ИКАО и EI CEс на национальном уровне (CE-1 - CE-5) 1E - Установить процесс выявления расхождений с SARPс ИКАО и, при необходимости, оформлять расхождения (CE-2)	2024	АГА	Правительство Всемирный банк	Высокая
SEI-4 - Стратегическое распределение ресурсов для обеспечения эффективного надзора за безопасностью полетов	4А - Подтверждение исполнительного или законодательного мандата на получение финансовых ресурсов из государственных или иных внешних источников и их расходование (CE-1) 4В - Установление процесса планирования и распределения ресурсов в соответствии с организационной структурой компетентного органа, что необходимо для осуществления эффективного надзора за безопасностью полетов (CE-2 и CE-3). (+ SEI 19А, 19В, 19С) 4С - Получить устойчивый и стабильный источник финансирования за счет обязательств со стороны руководства страны и агентства, а также других заинтересованных сторон (CE-1 - CE-3). Для краткосрочных улучшений небольшого масштаба: i) Использовать Фонд безопасности полетов ИКАО (SAFE), Бюро технического сотрудничества или другие средства для получения технической и финансовой помощи в координации с RASG/региональным офисом ИКАО ii) Обратиться за помощью к более опытным государствам и другим заинтересованным сторонам в координации с Региональным бюро RASG/ICAO	2024	АГА		Высокая

	<p>iii) Обратиться за помощью к источникам финансирования (Всемирный банк, Африканский банк развития и т.д.) в координации с Региональным бюро RASG/ICAO</p> <p>4D - Разработать процесс оценки изменяющихся потребностей в ресурсах и поддерживать необходимую координацию с заинтересованными сторонами в области ресурсов для совершенствования надзора за безопасностью полетов, как указано в Компоненте 1 данной дорожной карты (CE-1 - CE-3)</p>				
SEI-5 - Квалифицированный технический персонал для обеспечения эффективного надзора за безопасностью полетов	<p>5A - Создать эффективную систему определения и отслеживания квалификации и подготовки существующего технического персонала (CE-4)</p> <p>5B - Определить пробелы в квалифицированном техническом персонале и требования к подготовке, необходимые для выполнения надзорного мандата (CE-4)</p> <p>5C - Разработать схему компенсации для привлечения и удержания квалифицированного технического персонала (CE-4)</p> <p>5D - Использовать RAO или аналогичные средства,</p> <p>5E - Разработать планы по управлению персоналом для обеспечения найма и удержания необходимого количества квалифицированного технического персонала (CE-4)</p> <p>5F - Внедрить политику и программы обучения технического персонала и проверить тип и частоту успешно пройденного обучения (т.е. начального и периодического).</p> <p>5G - Разработать процесс оценки изменяющихся потребностей в квалифицированном техническом персонале и разработать процедуры обновления потребностей в найме, удержании и обучении персонала, в координации с SEI-4B (CE-4)</p>	2024	АГА		Высокая
SEI-7 - Обеспечение основного источника информации по безопасности полетов для ИКАО путем заполнения, представления и обновления всех соответствующих документов и записей	<p>7A - Обновление пунктов плана корректирующих действий USOAP</p> <p>7B - Обновление и представление контрольного перечня самооценки на основе PQ USOAP CMA</p> <p>7C - Обновление и представление вопросника по авиационной деятельности государства</p> <p>7D - Обновление и представление контрольных перечней соответствия по системе электронной регистрации различий</p> <p>7E - Своевременное обновление документов и записей, по мере необходимости.</p>	2024	АГА		Высокая
SEI-8 - Последовательное внедрение SARPs ИКАО на национальном уровне	8B - Повышение уровня соответствия стандартам ИКАО и EI КЭ на национальном уровне (все КЭ, с акцентом на КЭ-6 - КЭ-8)	2024	АГА	ИКАО РО	Высокая
SEI-10 - Стратегическое распределение ресурсов для обеспечения эффективного надзора за безопасностью полетов	<p>10A - Использовать SEI-1 и SEI-5 для определения потребностей в ресурсах (CE-6 - CE-8)</p> <p>10B - Использовать региональные группы, такие как RASG, для определения дополнительных ресурсов</p>	2024	АГА	ИКАО РО Другие государства	Высокая
SEI-2 - Разработка комплексной системы нормативно-правового регулирования	<p>2B - Разработать эффективную систему выпуска технических руководств и инструментов, а также предоставления критически важной для безопасности полетов информации, необходимой техническому персоналу для эффективного выполнения своих функций по надзору за безопасностью полетов (CE-5)</p> <p>2C - Создать эффективную систему привлечения, набора, обучения и удержания</p>	2025	АГА	RASG ICAO RO Другие государства	Средний

	квалифицированного и достаточного технического персонала для обеспечения нормативного надзора (см. SEI-5) (CE-3 и CE-4)				
SEI-9 - Продолжение внедрения и соблюдения SARPs ИКАО на национальном уровне	9А - обзор процессов лицензирования, сертификации, выдачи разрешений и согласований (CE-6) 9В - обзор процессов нормативного надзора и правоприменения (CE-7 и CE-8) 9С - обзор системы решения проблем безопасности полетов, выявленных в ходе расследований аварий и инцидентов, надзорных мероприятий, отчетов по безопасности полетов и другими способами (CE-8)	2025	АГА	Правительство	Средний
SEI-11 - Стратегическое сотрудничество с основными заинтересованными сторонами в области авиации для повышения безопасности полетов на скоординированной основе	11А - На основе выявленных опасностей и недостатков безопасности полетов создать механизм для определения ключевых заинтересованных сторон в авиации и разработать план действий по решению этих вопросов безопасности полетов (CE-1 - CE-8) 11В - Использовать другое компетентное государство или организацию для поддержки государства, которое не рассчитывает достичь целей 2 и 3 GASP 11D - Использовать технические руководства, инструменты и критически важную для безопасности полетов информацию, разработанные в сотрудничестве с другими государствами, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами, чтобы технический персонал мог эффективно выполнять свои функции по надзору за безопасностью полетов (CE-6 - CE-8) 11Е - Работая над совершенствованием надзора за безопасностью полетов, продолжать взаимодействовать с RASG для решения вопросов, связанных с национальными категориями происшествий с высоким риском	2025	АГА	RASG ICAO RO Другие государства	Средний
SEI-6 - Стратегическое сотрудничество с основными заинтересованными сторонами в области авиации для повышения безопасности полетов на скоординированной основе	6F - Сотрудничать с RASG, другими государствами, ИКАО, совместными отраслевыми программами и/или партнерствами технических школ для привлечения, набора и подготовки квалифицированного и достаточного технического персонала и разработать стратегию его удержания (CE-4) 6G - Создать и внедрить процесс разработки и распространения технических руководств, инструментов и предоставления критически важной для безопасности полетов информации в сотрудничестве с другими государствами, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами при том понимании, что эти материалы должны быть адаптированы к национальным правилам и условиям эксплуатации (CE-5) каждого государства.	2026	АГА	RASG ICAO RO Другие государства	Низкий

2. Организационная проблема: Отсутствие эффективного внедрения ГосПБП					
Цель 2: Государство реализует эффективную государственную программу безопасности полетов					
Цели: 2 2.1: реализовать основу ГосПБП в 2024 году. 2.2: опубликовать национальный план обеспечения безопасности полетов (НПоБП) в 2024 году. 3.3: работать над созданием эффективного ГосПБП следующим образом: а) к 2027 году - в настоящее время б) к 2030 году - в настоящее время и эффективно					
Показатели Создание комитета по ГосПБП Проведена самооценка/анализ пробелов Разработан и утвержден план реализации Публикация НПоБП в 2024 году					
Инициатива по повышению безопасности полетов	Действие(я)	Временная шкала	Ответственная организация	Заинтересованные стороны	Приоритет
SEI-13 - Начало реализации ГосПБП на национальном уровне	13B - Проведение первоначального анализа недостатков ГосПБП (контрольный список), а затем детальной самооценки ГосПБП 13C - Создание группы по внедрению ГосПБП (+ SEI 16A, 16B, 16C) 13D - Разработка плана внедрения ГосПБП (+SEI 17, 18A, 18C, 18F, 20A) 13E - Издание правил SMS для поставщиков услуг	2024	АГА		Высокая
SEI-14 - Стратегическое распределение ресурсов для начала реализации ГосПБП	14A - Установить процесс планирования и выделения ресурсов для реализации ГосПБП и определить области, в которых необходимы ресурсы 14C - Совместно с Региональным бюро ИКАО использовать имеющиеся средства (например, Бюро технического сотрудничества) для получения помощи, необходимой для реализации ГосПБП, включая доступ к обучению 14D - Совместно с другими государствами и другими организациями, по мере необходимости, осуществлять подготовку квалифицированного технического персонала для выполнения своих обязанностей и ответственности в отношении реализации ГосПБП	2024	АГА	ИКАО RO	Высокая
SEI-15 - Стратегическое сотрудничество с основными заинтересованными сторонами в авиации для начала реализации ГосПБП	15A - Определить области, в которых необходимо сотрудничество/поддержка в рамках плана внедрения ГосПБП (см. SEI-14) 15B - Определить соответствующие ключевые заинтересованные стороны в авиации, включая другие государства, которые внедряют или внедрили ГосПБП 15E - Разработать процесс организации обучения по ГосПБП для соответствующего персонала в сотрудничестве с другими государствами (например, начальное, периодическое и углубленное) (см. SEI-14D)	2024	АГА	Отраслевые партнеры	Высокая
SEI-20 - Стратегическое сотрудничество с основными заинтересованными сторонами в авиации для поддержки активного использования возможностей моделирования рисков	20C - Поддерживать и участвовать в государственно-частных партнерствах, аналогичных концепции групп безопасности полетов коммерческой/генеральной авиации, для определения и реализации мер по повышению безопасности полетов системы 20D - Сотрудничать с ключевыми заинтересованными сторонами в авиации для создания механизма регулярного обмена информацией по безопасности полетов, анализами, открытиями/извлеченными уроками и передовым опытом в конфиденциальной и не карательной обстановке	2026	АГА	Отраслевые партнеры	Низкий

1. Организационная проблема: Слабое взаимодействие на региональном уровне: Низкий уровень вовлеченности АГА и общее отсутствие сотрудничества на региональном уровне сводит к минимуму возможность лоббирования ресурсов (человеческих, финансовых) для наращивания потенциала по выполнению надзорного мандата					
Цель: Государство должно повысить уровень взаимодействия на региональном уровне, чтобы получить доступ ко всем необходимым ресурсам (техническим, финансовым, человеческим)					
Цели: 1 Государство должно обратиться в региональное бюро ИКАО за помощью для укрепления своих надзорных возможностей и содействия реализации ГосПБП.					
Показатели, активно обращающиеся за помощью, используя национальный механизм надзора за безопасностью полетов, функции другого государства или другой организации по надзору за безопасностью полетов, признанные ИКАО, представляют НПоБП в региональное бюро ИКАО EUR/NAT Зарегистрируйтесь в онлайн-сообществе НПоБП					
Инициатива по повышению безопасности полетов	Действие(я)	Временная шкала	Ответственная организация	Заинтересованные стороны	Приоритет
SEI-5 - Квалифицированный технический персонал для обеспечения эффективного надзора за безопасностью полетов				Мероприятия, отраженные в Цели 2	
SEI-6 - Стратегическое сотрудничество с основными заинтересованными сторонами в области авиации для повышения безопасности полетов на скоординированной основе					
SEI-10 - Стратегическое распределение ресурсов для обеспечения эффективного надзора за безопасностью полетов					
SEI-11 - Стратегическое сотрудничество с основными заинтересованными сторонами в области авиации для повышения безопасности полетов на скоординированной основе					
SEI-14 - Стратегическое распределение ресурсов для начала реализации ГосПБП				Мероприятия, отраженные в Цели 3	
SEI-15 - Стратегическое сотрудничество с основными заинтересованными сторонами в авиации для начала реализации ГосПБП					
SEI-16 - Стратегическое сотрудничество с основными заинтересованными сторонами в области авиации для завершения ГосПБП					
SEI-17 - Наличие данных по безопасности полетов и информации по безопасности полетов для поддержки деятельности по управлению безопасностью полетов на национальном уровне (шаг 1) - ГосПБП					
SEI-20 - Стратегическое сотрудничество с основными заинтересованными сторонами в области авиации для поддержки активного использования возможностей моделирования рисков					

Конец.