

**«УТВЕРЖДАЮ»**  
Директор Агентства «Узавиация»  
 Т.Назаров  
« 05 » 2025г.

**НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПЛАН  
ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ  
ПОЛЕТОВ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН  
на 2025 – 2027 годы**

## Содержание

Список сокращений .....	3
Раздел 1 – Введение .....	6
1.1 Обзор НПоБП.....	6
1.2 Структура НПоБП.....	7
1.3 Связь между НПоБП и Государственной программой по обеспечению безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации Республики Узбекистан (ГосПБП) .....	8
1.4 Ответственность за разработку, реализации и мониторинга НПоБП. .	9
1.5 Национальные проблемы. ....	11
1.6 Национальные цели и задачи Узбекистана .....	14
1.7 Операционный контекст.....	16
Раздел 2.....	18
2.1 Цель Национального плана по обеспечению безопасности полетов в Республике Узбекистан .....	18
Раздел 3.....	19
3.1 Стратегическое направление Узбекистана по управлению безопасностью полетов.....	19
Раздел 4.....	21
4.1 Национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов	21
4.2 Глобальная категория событий повышенного риска .....	21
4.3 Национальная категория событий повышенного риска .....	22
Раздел 5.....	24
5.1 Организационные проблемы .....	24
Раздел 6.....	27
6.1 Мониторинг реализации .....	27
Приложение А – Инициативы по повышению безопасности полетов ....	29

## Список сокращений

<b>ACI</b>	Airports Council International	Международный совет аэропортов
<b>ANS</b>	Air navigation services	Аэронавигационное обслуживание
<b>ANSP</b>	Air navigation service provider	Поставщик аэронавигационного обслуживания ПАНО
<b>AO</b>	Aviation occurrences	Авиационное событие (АС)
<b>AIG</b>	Aircraft accident and incident investigation	Расследование авиационных происшествий и инцидентов
<b>BBB</b>	Basic building block	Базовые фундаментальные блоки
<b>CAP</b>	Corrective action plan	План корректирующих действий ПКД
<b>CE</b>	Critical element	Критические элементы (КЭ)
<b>CFIT</b>	Controlled flight into terrain	Столкновение воздушного судна с землей
<b>CMA</b>	Continuous monitoring approach	Механизм непрерывного мониторинга (МНМ)
<b>EUR/NAT</b>	European and North Atlantic regional bureau	Европейское и Североатлантическое региональное бюро
<b>E-TOD</b>	Electronic Terrain and Obstacle Data	Электронные данные о местности и препятствиях
<b>EI</b>	Effective implementation	Эффективная реализация
<b>GANP</b>	Global Air Navigation plan	Глобальный аэронавигационный план (ГАНП)
<b>GASP</b>	Global aviation safety plan	Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГлПБП)
<b>HRC</b>	High-risk category of occurrence	Категория событий повышенного риска
<b>IATA</b>	International Air Transport Association	Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)
<b>ICAO</b>	International civil aviation organization	Международная организация гражданской авиации (ИКАО)
<b>IOSA</b>	IATA Operational Safety Audit	Программа ИАТА по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
<b>ISAGO</b>	IATA Safety Audit for Ground Operations	Программа ИАТА по проведению проверок безопасности наземных операций
<b>iSTARS</b>	Integrated Safety Trend Analysis and Reporting System	Комплексная система по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов
<b>LOC-I</b>	Loss of control in-flight	Потеря управления в полете

<b>MOR</b>	Mandatory occurrence reporting	Обязательные сообщения о событиях
<b>NASP</b>	National aviation safety plan	Национальный план безопасности полетов (НПоБП)
<b>OLF</b>	online framework	Онлайновые ресурсы
<b>OPS</b>	Aircraft operations	Производство полетов
<b>ORG</b>	Civil aviation organization	Организация гражданской авиации
<b>PIRG</b>	Planning and implementation regional group	Региональная группа планирования и осуществления проектов
<b>PQ</b>	Protocol question	Вопрос протокола (ВП)
<b>RASG</b>	Regional aviation safety group	Региональная группа по обеспечению безопасности полетов
<b>RASP</b>	Regional aviation safety plan	Региональный план безопасности полетов
<b>RE</b>	Runway excursion	Выкатывание за пределы ВПП
<b>RI</b>	Runway incursion	Несанкционированный выезд на ВПП
<b>RSOO</b>	Regional Safety Oversight Organization	Региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов
<b>RW</b>	Runway	Взлётно-посадочная полоса (ВПП)
<b>SARPS</b>	Standards and Recommended Practices	Стандарты и Рекомендуемая практика
<b>SDCPS</b>	Safety data collection and processing system	Система сбора и обработки данных о безопасности полетов
<b>SEI</b>	Safety enhancement initiative	Инициативы по повышению безопасности полетов
<b>SMS</b>	Safety management system	Система управления безопасностью полетов (СУБП)
<b>SOP</b>	Standard operational procedures	Стандартные эксплуатационные процедуры
<b>SPI</b>	Safety performance indicator	Показатель эффективности обеспечения безопасности полетов
<b>SPT</b>	Safety performance target	Целевой показатель эффективности обеспечения безопасности полетов
<b>SSP</b>	State safety programme	Государственная программа обеспечения безопасности полетов (ГосПБП)
<b>TAWS</b>	Terrain Avoidance and Warning System	Система предупреждения об опасности сближения с землей
<b>TCAS/ ACAS</b>	Traffic collision avoidance system	Система выдачи информации о воздушном движении и предупреждении столкновений воздушных судов

<b>UAS</b>	Unmanned Aircraft Systems	Беспилотные авиационные системы (БАС)
<b>USOAP</b>	Universal safety oversight audit program	Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов УППКБП
<b>VOR</b>	Voluntary occurrence reporting	Система добровольного представления данных об опасностях
<b>MAC</b>	Mid-air collision	Столкновение в воздухе

## Раздел 1 – Введение

### 1.1 Обзор Национального плана обеспечения безопасности полетов

Республика Узбекистан стремится к повышению уровня безопасности полётов и выделения ресурсов на данную деятельность. Целью настоящего Национального плана обеспечения безопасности полетов (далее - НПоБП) является обеспечение безопасности полетов, которая заключается в неуклонном снижении числа авиационных происшествий и риска гибели людей путем разработки и реализации национальной стратегии обеспечения безопасности полетов.

Безопасная, надежная и устойчивая авиационная система способствует экономическому развитию страны. НПоБП способствует эффективному внедрению системы контроля за безопасностью полетов, а также скоординированному подходу к сотрудничеству между Узбекистаном и другими государствами, регионами и авиационной отраслью. Некоторые из преимуществ, которые могут быть реализованы посредством реализации действий НПоБП приводятся ниже:

**Способствует развитию торговли и туризма:** Авиационная отрасль обеспечивает быструю и удобную транспортировку людей и груза, что в свою очередь повышает уровень развития торговли в Узбекистане. Открывает возможности организациям для выхода на международные рынки и упрощает туристические поездки в страну, что способствует повышению экономического роста и создания новых рабочих мест.

**Улучшает взаимодействие:** Надежная авиационная отрасль связывает Узбекистан с другими регионами, способствуя международному сотрудничеству и обмену опытом. Это открывает доступ к новым рынкам, инвестиционным возможностям и знаниям, что еще больше будет вносить вклад в рост экономики.

**Поддерживает создание новых рабочих мест:** Авиационная отрасль сама по себе создает рабочие места в различных направлениях индустрии, включая авиакомпания, аэропорты, аэронавигационное и техническое обслуживание. Кроме того, экономический рост, стимулирует увеличение торговли и развитие туризма, тем самым способствуя созданию новых рабочих мест в сфере гостиничного, ресторанного бизнеса, а также в сфере транспорта.

**Вклад НПоБП:** Национальный план обеспечения безопасности полетов (НПоБП) играет ключевую роль в достижении этой цели, способствуя:

- **Улучшению системы надзора за безопасностью:** Обеспечивает безопасную эксплуатацию воздушных судов и обеспечение безопасности пассажиров и экипажей. Высокий уровень безопасности привлекает авиакомпании и пассажиров, что еще больше способствует экономическому росту.

- **Укреплению сотрудничества:** НПОБП обеспечивает укрепление сотрудничества между Узбекистаном с другими странами и авиационной отраслью. Это сотрудничество помогает обмениваться передовым опытом, повышать взаимодействие и привлекать инвестиции, что в свою очередь увеличивает уровень экономического развития.

В целом, безопасная, надежная и устойчивая авиационная система, поддерживаемая инициативами содержащиеся в НПОБП, может внести значительный вклад в экономическое развитие Узбекистана.

Национальный план обеспечения безопасности полетов Узбекистана (НПОБП) на период 2025–2027 годы предусматривает инициативы по повышению безопасности полетов, которые будут реализовываться для создания надежной системы надзора за безопасностью полетов, улучшения управления рисками для безопасности полетов, а также сотрудничества со всеми заинтересованными сторонами и создания соответствующей инфраструктуры для обеспечения безопасности полетов.

В настоящей редакции НПОБП представлена национальная стратегия и дорожная карта действий по повышению уровня безопасности полетов на период с 2025 по 2027 годы. Инициативы по улучшению безопасности полетов (SEI) направлены на улучшение не только внутри Узбекистана, но и в регионе EUR-NAT, а также на глобальном уровне. НПОБП разработан в соответствии с Глобальным планом обеспечения безопасности полетов (ИКАО) на 2023–2025 годы (GASP) и Европейским планом обеспечения безопасности полетов (EUR RASP) учитывая местные особенности Узбекистана.

## **1.2 Структура НПОБП**

НПОБП (2025–2027 г.) представляет собой стратегическое направление по управлению безопасностью полетов на государственном уровне и рассчитан сроком на три (3) года. План состоит из шести разделов. Кроме введения, разделы включают в себя цель НПОБП, стратегическое направление в области управления безопасностью полетов, решение организационных проблем, описание мониторинга над инициативами по улучшению безопасности полетов (SEI).

### **1.3 Связь между НПОБП и Государственной программой по обеспечению безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации Республики Узбекистан (ГосПБП)**

Узбекистан приступил к реализации ГосПБП в 2014 году. Программа была утверждена постановлением Кабинета Министров в 2014 году, однако фактическая реализация различных компонентов и элементов программы на данном этапе не завершена.

ГосПБП предоставляет данные о безопасности полетов и помогает определить, а также управлять национальными рисками для безопасности полетов, которые должны быть решены посредством реализации НПОБП для повышения уровня безопасности полетов. Узбекистан еще не завершил самооценку для определения «уровня внедрения» содей ГосПБП посредством анализа данных о безопасности полетов.

Принимая во внимание отсутствие конкретных значений по анализу данных о безопасности полетов, как описано в Оценке реализации государственной программы безопасности полетов ИКАО, инициативы по улучшению безопасности полетов (SEI), перечисленные в этом плане, будут направлены на решение организационных проблем и на улучшение надзора за безопасностью полетов которое соответствует Глобальной цели – обеспечить эффективность Государственной программы по обеспечению безопасности полетов Узбекистана.

НПОБП обеспечит полную и эффективную реализацию обязательств государства по организации системы управления безопасностью полетов и осуществлению государственного надзора за безопасностью полетов, определенных ГосПБП. Путем эффективной реализации Государственной программы по обеспечению безопасности полетов Республика Узбекистан выявляет риски, связанные с безопасностью полетов и обеспечивает максимально низкий уровень этих рисков. ГосПБП позволяет Агентству «Узавиация» регулярно и активно управлять деятельностью авиационной отрасли, проверять действия, влияющие на безопасность полетов, и обеспечить устранение любых угроз, связанных с безопасностью полетов.

Республика Узбекистан продолжит деятельность в рамках ГосПБП, путем воссоздания комитета по реализации ГосПБП. Комитет должен провести анализ недостатков, чтобы выявить все недостатки и проложить путь к разработке плана действий по устранению выявленных недостатков. Настоящий НПОБП содержит стратегию, которая будет служить руководством для разработки и внедрения ГосПБП.

#### **1.4 Ответственность за разработку, реализации и мониторинга НПОБП.**

Агентство «Узавиация» назначена как организация, ответственная за разработку НПОБП. Другие участники, такие как ГУП Центр «Узаэронавигация», АО «Uzbekistan Airports», АО «Uzbekistan Airways», Отдел расследования авиационных происшествий и инцидентов Министерства транспорта, определены в качестве членов группы по разработки НПОБП Узбекистана. Группа под руководством Агентства «Узавиация» будет отвечать за реализацию и мониторинг НПОБП.

НПОБП утверждается директором Агентства Гражданской авиации при Министерстве Транспорта Республики Узбекистан.

Агентство «Узавиация» инициирует и руководит актуализацией НПОБП каждые три года или по мере необходимости, чтобы обеспечить постоянную актуальность НПОБП. В сотрудничестве с авиационной отраслью Узбекистана и другими заинтересованными сторонами Агентство «Узавиация» будет выявлять и проводить оценку новых и/или возникающих рисков, а также анализ существующих рисков.

Авиационной отрасли необходимо активно поддерживать и предпринимать соответствующие мероприятия для реализации НПОБП. Также необходимо обеспечивать поддержание и эффективное функционирование системы управления безопасностью (СУБП) для постоянного выявления факторов опасности и принятия своевременных мер для устранения эксплуатационных рисков для безопасности полетов, а также совместной работе с организациями по обмену информацией связанной с безопасностью полетов, мониторинга и программ контроля за безопасностью полетов в рамках ГосПБП. Авиационная отрасль разрабатывает свои собственные показатели, цели и задачи в соответствии с НПОБП, чтобы обеспечить соответствие своей стратегии безопасности с ГосПБП. Отрасль должна принять согласованный подход к разработке показателей и целей в рамках СУБП. Республика Узбекистан будет и дальше развивать политику в области безопасности полетов и поощрять усилия по ее совершенствованию, направленные на достижение глобальных, региональных и национальных целей безопасности.

Агентство «Узавиация» контролирует реализацию мероприятий, указанных в НПОБП, на основании установленных индикаторов и годового плана мероприятий, а также уведомляет о проделанной работе соответствующие стороны. Этот процесс обеспечивает уверенность в том, что постоянно будут приниматься меры по повышению уровня безопасности полетов для достижения общих целей в рамках НПОБП. Данный процесс также является основой для принятия дальнейших мер по обеспечению безопасности полетов при необходимости.

## **Глобальные проблемы и приоритеты**

НПОБП описывает проблемы и приоритеты в области безопасности полетов, которые, по мнению ИКАО, вызывают обеспокоенность международного авиационного сообщества, которые определены на основе анализа данных о безопасности полетов, собранных посредством проактивных и реактивных методов.

В ответ на эти проблемы ИКАО разработала и определила инициативы SEI, направленные на снижение рисков, связанных с авиационной деятельностью.

ГлПБП определяет две основные категории проблем и связанных с ними инициатив, которые государства должны включить в свои НПОБП.

## **Глобальные организационные проблемы**

Организационные проблемы — это системные проблемы, которые связаны с влиянием организационной культуры, политики и эффективности процедур контроля рисков, связанных с безопасностью. К организациям относятся такие организации как Агентство гражданской авиации и поставщики обслуживания, которые подразделяются на эксплантатов воздушных судов, поставщиков ОВД, утвержденные учебные организации, утвержденные организации по техническому обслуживанию, эксплуатанты аэродромов и т.д. ИКАО рассматривает эффективный надзор за безопасностью полетов и эффективное управление безопасностью (государственная программа безопасности) как обязательное требование для решения организационных проблем. В НПОБП перечислены следующие глобальные организационные проблемы:

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

## **Глобальные эксплуатационные риски для безопасности полетов**

Эксплуатационные риски для безопасности полетов возникают при оказании услуг или осуществлении авиационной деятельности. Целью ГлПБП является достижение и поддержание цели на нулевом уровне смертности при осуществлении коммерческих перевозок к 2030 году и в последующий период. Основываясь на глобальном числе летальных исходов, коэффициентов смертности и количества происшествий и инцидентов ГлПБП определяет пять категорий повышенного риска (HRC):

1. Столкновение воздушного судна с земной поверхностью (CFIT);
2. Потеря управления в полете (LOC-I);
3. Столкновение воздушных судов в воздухе (MAC);
4. Выкатывание ВС за пределы ВПП (RE); и
5. Несанкционированный выезд на ВПП (RI).

ГлПБП определяет конкретные действия (дорожные карты) по организационным проблемам и эксплуатационным рискам для безопасности полетов, направленные для оказания помощи государствам в достижении глобальных целей.

### **Проблемы и приоритеты Региона EUR/NAT**

НПоБП учитывает проблемы и приоритеты в области безопасности региона EUR/NAT. Полный анализ безопасности, наблюдающейся в регионе EUR/NAT, подробно описан в документе EUR/NAT RASP, который ежегодно публикует группа экспертов RASG-EUR/NAT.

#### **1.5 Национальные проблемы.**

Группа по разработки НПоБП Республики Узбекистан провела тщательную самооценку для выявления национальных проблем. Самооценка проводилась с использованием платформы ИКАО iSTARS, результатов проверок УППКБП, рекомендаций экспертов и имеющихся данных. В результате было выявлено множество проблем, которым были присвоены приоритетность в зависимости от их воздействия на авиационный сектор. Ниже приведены недостатки (в порядке приоритетности), выявленные и рассмотренные в настоящем НПоБП:

- **Отсутствие достаточных финансовых ресурсов:** Агентству «Узавиация» не хватает достаточных финансовых ресурсов для привлечения, найма, обучения и удержания квалифицированного персонала. Это связано с необходимостью пересмотра источников формирования и схемы распределения внебюджетного фонда Агентства «Узавиация» для финансирования реализации определенных программ. Результаты аудита ИКАО, проведенного в 2023 году, показали, что Агентство «Узавиация» сталкивается с проблемами, главным образом, из-за отсутствия достаточных ресурсов, включая как финансовые, так и кадровые аспекты. Результаты подчеркнули острую нехватку финансовых средств, что препятствует Агентству «Узавиация» привлекать и удерживать квалифицированный персонал на фоне растущего числа авиакомпаний и аэропортов.

- **Недостаток ресурсов у органа по расследованию происшествий:** В настоящее время Отдел по расследованию авиационных происшествий и инцидентов Министерства транспорта Республики Узбекистан сталкивается с нехваткой достаточных финансовых ресурсов для привлечения, найма, обучения и удержания квалифицированного персонала, отсутствие транспортных средств для оперативного выезда на место авиационного события, а также с недостатком рабочих инструментов и программного обеспечения, необходимого для проведения надлежащего расследования авиационных происшествий и инцидентов. Этот недостаток включает в себя лабораторную базу со всеми необходимыми инструментами для проведения анализа при расследовании происшествий, программного обеспечения Европейского координационного центра по системам сообщения о происшествиях и инцидентах (ЕССАIRS), которые важны для обеспечения расследования происшествий в соответствии с международными стандартами. Аудит показал, что Отдел по расследованию авиационных происшествий и инцидентов Министерства транспорта Республики Узбекистан сталкивается с проблемами, главным образом, из-за отсутствия достаточных ресурсов, включая как финансовые, так и кадровые аспекты на фоне растущего числа авиакомпаний и аэропортов.

- **Отсутствие достаточного количества квалифицированного персонала:** Реализация программы подготовки не обеспечивается своевременно из-за загруженности инспекторского состава. Это связано с отсутствием необходимой численности персонала из-за увеличения типов эксплуатируемых воздушных судов и количества аэродромов, а также увеличения объемов перевозок. В результате несоответствия по критическому элементу (СЕ) 4 затронули все области, занимающиеся надзором за безопасностью полетов.

- **Неспособность в достаточной степени выполнить обязательства по надзору за безопасностью полетов:** По результатам аудита УППКБП, проведенного в 2023 году, Узбекистан достиг общей отметки 62,72% по восьми критическим элементам надзора (СЕ), это низкий показатель по сравнению со средним региональным значением 77,06 %. Кроме того, ГлПБП призывает государства укрепить свои надзорные возможности и работать над достижением EI на уровне 85 % к 2026 году. В целом низкая эффективность реализации (EI) по восьми критическим элементам является показателем недостаточного уровня надзора в Узбекистане.

- **Недостаточное использование отраслевых программ и сети обмена информацией по безопасности полетов между поставщиками услуг:** Низкий уровень участия авиационной отрасли Узбекистана в программах сертификационной оценки, признанных ИКАО.

Преимущества этих программ положительно влияют на эксплуатационную безопасность поставщиков обслуживания.

- **Низкий уровень цифровизации:** Существующие системы контроля опираются в основном на человеческие ресурсы, что приводит к потенциальным ошибкам, задержкам в выявлении рисков и медленному реагированию на авиационные угрозы. Низкий уровень цифровизации в этих системах не только снижает эффективность операций, но и создает проблемы, связанные с точностью данных.

- **Низкий уровень соответствия в области сертификации:** В Узбекистане создана законодательная база для сертификации. Однако внедрение стандартов ИКАО в рамках сертификации все же требует более тщательного и системного подхода. Крайне важно создать и внедрить механизм, гарантирующий соблюдение всей авиационной отрасли национальных правил, включая направление сертификации аэродромов, физические характеристики аэродромов, визуальных средств и процедур обеспечения безопасности при эксплуатации воздушных судов.

- **Отсутствие эффективной Государственной программы обеспечения безопасности полетов:** Государственная программа по обеспечению безопасности полетов (ГосПБП) включает в себя комплекс задач и мероприятий, направленные на повышение уровня безопасности полетов. Цель ГосПБП является установление государственного процесса выявления факторов опасности и управления рисками, связанными с авиационной деятельностью. Эти процессы помогают государству выявлять риски и проводить упреждающие мероприятия для управления безопасностью полетов, а также принимать решения на основе выявленных рисков и данных.

Узбекистан сталкивается с проблемами по реализации Государственной программы обеспечения безопасности полетов (ГосПБП). Элементы ГосПБП не полностью реализованы, а ход реализации программы не соответствует первоначальному плану. Агентству «Узавиация» не хватает необходимого сотрудничества с ключевыми участниками, поэтому план действий по реализации ГосПБП необходимо разрабатывать совместно с заинтересованными сторонами.

- **Низкий уровень SDCPS:** В Узбекистане создана Государственная система сбора и обработки данных по безопасности полетов (SDCPS), она остается не доработанной, в связи с отсутствием необходимых элементов, такие как создание базы данных для работы, связанные с выявлением рисков, количество выполняемых операций эксплуатантами ВС, количество авиационных событий, результаты инспекционных проверок и т. д.

• **Низкий уровень инфраструктуры для обеспечения безопасности полетов:** Узбекистан сталкивается с недостатками аэронавигационной и аэродромной инфраструктуры в отношении стандартов, установленных ИКАО. Эти недостатки охватывают различные аспекты аэронавигационной инфраструктуры, такие как система связи, навигационные средства, системы наблюдения, метеорологическое оборудование и аэропортовые сооружения. Устранение этих недостатков имеет решающее значение для обеспечения безопасности и эффективности предоставляемых аэронавигационных услуг в стране.

### **Эксплуатационные риски для безопасности полетов (Глобальные и другие категории событий повышенного риска)**

В период с 2018 по 2023 год на территории Узбекистана зарегистрировано 6 случаев, относящихся к Глобальным категориям высокого риска (GHRC) и 61 локальных случаев, относящихся к национальным категориям высокого риска (N-HRC). Список глобальных (G-HRC) и (N-HRC) случаев, связанных с эксплуатационными рисками для безопасности полетов отражен в Разделе 4.2.

Устранение факторов, которые приводят к таким авиационным событиям, и внедряя комплексные меры по обеспечению безопасности, Узбекистан будет стремиться уменьшить вероятность возникновения подобных инцидентов в будущем и повысить общую безопасность полетов на своей территории.

В связи с этим НПОБП содержит следующие цели и задачи:

#### **1.6 Национальные цели и задачи Узбекистана**

**Цель 1: Добиваться постоянного снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов.**

Эта цель направлена на снижение количества авиационных событий путем выявления и устранения факторов, которые в последствии могли бы привести к рискам указанных в Глобальной категории высокого риска. Цель также направлена на устранение существующей национальной категории событий повышенного риска, таких как столкновения с птицами, технические неполадки, несоблюдение стандартных эксплуатационных процедур, нахождение посторонних обломков предметов и д.р. при взаимодействии с авиационной отраслью.

**Цель 2: Обеспечение необходимыми финансовыми и человеческими ресурсами.**

Эта цель направлена на то, чтобы Агентство «Узавиация» и Отдел расследования авиационных происшествий и инцидентов Министерства Транспорта Республики Узбекистан укрепили свои потенциалы

(финансовый и кадровый), чтобы стать устойчивыми организациями для выполнения задач, возложенных на них.

**Цель 3: Повышение потенциала в области надзора за обеспечением безопасности полетов.**

Эта цель направлена на улучшение надзорных возможностей Агентства «Узавиация». Агентство «Узавиация» продолжит эффективно внедрять восемь критических элементов ИКАО и обеспечивать, чтобы структура государственного надзора и управления была адекватной для решения организационных задач.

**Цель 4: Продолжить реализацию эффективной государственной программы по обеспечению безопасности полетов.**

Эта цель направлена на то, чтобы Узбекистан продолжал реализовывать эффективную ГосПБП. Программа в свою очередь также решает организационные проблемы, с которыми сталкивается Узбекистан при внедрении, а также направлена на обеспечение постоянной эффективности и совершенствования для достижения целей безопасности полетов поставщиков обслуживания Республики Узбекистан.

**Цель 5: Расширить использование отраслевых программ и сетевых ресурсов по обмену информацией о безопасности полетов поставщиками обслуживания.**

Эта цель направлена на расширение участия авиационной отрасли в программах оценки отрасли, признанных ИКАО. Это будет способствовать совершенствованию управления рисками для безопасности полетов на национальном, региональном и глобальном уровнях, а также будет способствовать более эффективному взаимодействию. Отраслевые программы способствуют чтобы поставщики обслуживания стремились к более высокому уровню безопасности, чем установленные требования государства, но не заменяют государственный надзор за безопасностью полетов.

**Цель 6: Обеспечить наличие надлежащей инфраструктуры для поддержания безопасности полетов.**

Эта цель поддерживает стремление ГАНП, направленного на обеспечение соответствующей инфраструктуры для обеспечения безопасности полетов и способствуя ускорению тенденции к развитию аэронавигационной и аэродромной инфраструктуры, соответствующей установленным стандартам ИКАО. Обеспечение эффективного надзора за безопасностью полетов и управления безопасностью полетов в рамках ГосПБП в сочетании с соответствующей инфраструктурой предоставит Узбекистану возможность предоставлять основные аэронавигационные

услуги и безопасно внедрять улучшения для повышения аэронавигационного потенциала и эффективности.

Перечень Инициатив по повышению безопасности полетов (SEI) для реализации вышеуказанных целей приведен в Приложении А к настоящему плану.

### **1.7 Операционный контекст**

Узбекистан – страна в Центральной Азии, не имеющая выхода к морю и граничащая с Казахстаном, Кыргызстаном, Таджикистаном, Туркменистаном, и Афганистаном. Его столица и крупнейший город – Ташкент, самый густонаселенный город в регионе с более чем 3 миллионами человек. Он расположен в северо-восточной части страны, близко к границе с Казахстаном.

Топография – некоторые аэропорты расположены в горной местности, метеорология – характеризуется турбулентностью от умеренной до сильной, возникают сдвиги ветра на маршруте и на участках подхода к аэродромам, орнитологическая ситуация – наблюдается сезонная миграция птиц.

Официальным языком в стране является узбекский, общая площадь составляет 448 969 км<sup>2</sup>, население Узбекистана составляет более 36 миллионов человек.



«Госавианадзор» для выполнения функций авиационной администрации. 27 ноября 2018 года согласно Указу Президента Республики Узбекистан № ПД-5584 «О мерах по коренному совершенствованию гражданской авиации Республики Узбекистан» Госавианадзор преобразован в Агентство гражданской авиации при Министерстве транспорта.

В настоящее время в Узбекистане функционируют 14 аэродромов, из которых 11 обслуживают международные рейсы. Воздушное пространство Республики классифицировано по классам А, С и G. За период с 2019 по 2023 годы было совершено 570.129 воздушных перевозок. В Узбекистане выдано 13 сертификатов эксплуатанта, из которых 8 выдано эксплуатантам, осуществляющим международные коммерческие воздушные перевозки. Существуют 3 организации по техническому обслуживанию воздушных судов. Авиационный реестр Узбекистана насчитывает 72 воздушных судов, а также имеются 3 авиационные учебные организации. Всего в стране имеются 2811 лицензированных авиационных специалистов. Узбекистан сталкивается с некоторыми общими географическими проблемами для авиации, такими как горная местность и разнообразием метеорологических явлений.

## Раздел 2

### 2.1 Цель Национального плана по обеспечению безопасности полетов в Республике Узбекистан

Цель Национального плана по обеспечению безопасности полетов в Республике Узбекистан состоит в повышении безопасности полетов и поддержке соответствующей организационной и эксплуатационной деятельности. Цель разработки плана действий к Национальному плану заключается в обеспечении национальной стратегии развития в области безопасности полетов для уменьшения риска гибели людей.

Безопасная авиационная система обеспечивает экономический рост Узбекистана и ее поставщиков обслуживания. НПоБП использует подход, ориентированный на риски в рамках надзора за безопасностью полетов, который включает сотрудничество между Узбекистаном и другими государствами, регионами и поставщиками услуг, закладывая основу для эффективной реализации системы государственного надзора за безопасностью полетов. Всем участникам необходимо признать и поддерживать реализацию НПоБП как стратегию постоянного развития безопасности.

Таким образом, НПоБП служит документом общего планирования, определяющим стратегическое направление Узбекистана по управлению безопасностью полетов на трехлетний период (с 2025 по 2027 год). Это соответствует резолюции А41-6 Ассамблеи ИКАО, в которой отмечается важность эффективного национального планирования безопасности полетов в соответствии с видением и целями Глобального плана по обеспечению безопасности полетов.

НПоБП включает в себя национальные проблемы, связанные с безопасностью полетов, определяет национальные цели и задачи по обеспечению безопасности, а также представляет ряд инициатив по улучшению безопасности (SEI) для достижения этих целей.

Цели и задачи НПоБП разработаны на основе категорий событий повышенного риска (HRC), содержащихся в Глобальной программе обеспечения безопасности полетов ([www.icao.int/gasp](http://www.icao.int/gasp)), EUR RASP, учитывая также местные особенности Узбекистана.

Инициативы по улучшению безопасности (SEI), указанные в ГлПБП, способствуют повышению безопасности не только на местном, но и на более широком региональном и глобальном уровнях. ГлПБП включает в себя ряд мер по решению конкретных проблем, связанных с безопасностью полетов, а также рекомендуемые инициативы по улучшению безопасности для государств, изложенные в Дополнении А к документу. Республика Узбекистан приняла эти инициативы

по улучшению безопасности (SEI), которые указываются ссылки в данном плане.

### Раздел 3

#### **3.1 Стратегическое направление Узбекистана по управлению безопасностью полетов.**

В НПоБП представлены инициативы (SEI), которые были разработаны на основе дорожных карт решения организационных проблем (ORG) и эксплуатационных рисков для безопасности полетов (OPS), представленных в Глобальной дорожной карте ИКАО по обеспечению безопасности полетов (Doc 10161), а также проблем, характерных для Узбекистана, выявленных посредством самооценки. План разработан Агентством «Узавиация» при координации с организациями указанных в плане и актуализируется не реже одного раза в три (3) года.

НПоБП включает следующие национальные цели и задачи по управлению безопасностью полетов, а также ряд показателей для мониторинга проводимых действий, в ходе реализации плана. Они привязаны к целям, задачам и показателям, перечисленным в ГлПБП и Европейскому региональному плану безопасности полетов (EUR RASP), а также включает собственные дополнительные национальные цели, задачи и показатели безопасности.

Указанные в этом плане инициативы по улучшению безопасности SEI реализуются за счет существующих методов надзора за безопасностью полетов и системы управления безопасностью (СУБП) поставщиков обслуживания. Кроме того, SEI были взяты из Глобальной дорожной карты ИКАО по обеспечению безопасности полетов (Doc 10161) для достижения целей, изложенных в НПоБП. Большинство национальных SEI связаны с региональными и глобальными SEI, способствуя улучшению безопасности полетов на глобальном уровне. Полный перечень SEI и индикаторов представлены в приложении к данному НПоБП.

Цели	Задачи	Индикаторы	Ссылка на ГЛПБП	Ссылка на EUR RASP
<p><b>Цель 1:</b> Добиваться постоянного снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов</p>	<p><b>Задача 1.1</b> Снизить количество случаев, связанных с глобальной категорией событий повышенного риска. (G-HRC)</p> <p><b>Задача 1.2</b> Снизить количество случаев, связанных с национальной категорией событий повышенного риска. (N-HRC)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Процентное отношение событий к категориям повышенного риска (HRC)</li> <li>• Количество происшествий</li> </ul>	Цель 1	1.1
<p><b>Цель 2:</b> Обеспечение необходимыми финансовыми и человеческими ресурсами.</p>	<p><b>Задача 2.1</b> Агентству «Узавиация» пересмотреть свою модель финансирования с целью создания и поддержания устойчивого механизма финансирования, который будет соответствовать растущей тенденции авиационного сектора в Узбекистане.</p> <p><b>Задача 2.2</b> Министерству Транспорта увеличить штат и финансирование, чтобы Отдел расследования авиационных происшествий и инцидентов (AIG) укрепил свои потенциал (финансовый и персональный), чтобы стать устойчивой организацией для выполнения задач, возложенных на него.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Отчет о пересмотренной модели финансирования</li> <li>• Количество нанятых новых инспекторов</li> <li>• Пересмотр структуры Агентства Гражданской авиации</li> <li>• Количество персонал лаборатории и лабораторных инструментов для осуществления эффективной деятельности авиационных расследовании</li> <li>• Обеспечение автотранспортом для оперативного выезда на</li> </ul>	Н/Д	Н/Д

		место авиационного события		
<p><b>Цель 3:</b> Повышение потенциала в области надзора за обеспечением безопасности полетов</p>	<p><b>Задача 3.1</b> Узбекистану необходимо повысить своей показатель эффективной реализации (ЕІ) критических элементов (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (с акцентом на приоритетных ВП) до 75% к 2027 году.</p> <p><b>Задача 3.2</b> Увеличить количество подготовленных, квалифицированных и компетентных инспекторов.</p> <p><b>Задача 3.3</b> Внедрить цифровые технологии для улучшения функции системы надзора за безопасностью полетов.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Количество полностью реализованных PPQ</li> <li>• Процентное отношение требуемых планов корректирующих действий (ПКД) представленных Узбекистаном (с использованием OLF)</li> <li>• Процент завершенных ПКД Узбекистаном (с использованием OLF)</li> <li>• Общая отметка ЕІ Узбекистана</li> <li>• Количество инспекторов, получивших сертификаты после прохождения обучения</li> </ul>	Цель 2	2.1
<p><b>Цель 4:</b> Продолжить реализацию эффективной государственной программы по обеспечению безопасности полетов.</p>	<p><b>Задача 4.1</b> В 2025 году создать специальную рабочую группу/комитет в составе заинтересованных сторон для продолжения реализации Государственной Программы Безопасности Полетов.</p> <p><b>Задача 4.2</b> Разработать план действий ГосПБП к 2026 году.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Количество участников для создания комитета ГосПБП</li> <li>• Одобрить план действий ГосПБП.</li> <li>• Достижение Узбекистаном уровня: действующей ГосПБП</li> </ul>	Цель 3	3.1 3.3

	<p><b>Задача 4.3</b> Работать над внедрением эффективной ГосПБП следующих уровней развития:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• к 2027 году действующая</li> <li>• к 2030 году действующая и эффективная</li> </ul> <p><b>Задача 4.4</b> Завершить усовершенствование SDCPS к 2027 году, которая будет способствовать надзору за обеспечением безопасности полетов на основе данных.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• достижение Узбекистаном уровня: действующей и эффективной ГосПБП.</li> <li>• Количество поставщиков обслуживания которым необходимо внедрение СУБП</li> </ul>		
<p><b>Цель 5:</b> Расширить использование отраслевых программ и сетевых ресурсов по обмену информацией о безопасности полетов поставщиками обслуживания</p>	<p><b>Задача 5.1</b> Увеличить число поставщиков обслуживания в отраслевых программах для дальнейшего повышения безопасности.</p> <p><b>Задача 5.2</b> Сохранять тенденцию к увеличению вклада авиационной отрасли в сеть обмена информацией по безопасности.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Процентное отношение поставщиков обслуживания, участвующих в соответствующих признанных ИКАО отраслевых программах проверок. (IOSA, ISAGO, ACI APEX).</li> <li>• Число поставщиков обслуживания, использующих глобально согласованные показатели для своих SPI.</li> <li>• Число поставщиков обслуживания, участвующей в сетях обмена информацией</li> </ul>	Цель 5	5.1

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Количество поставщиков обслуживания, вносящих вклад в SDCPS или сеть обмена информацией о безопасности полетов.</li> </ul>		
<p><b>Цель 6:</b> Обеспечить наличие надлежащей инфраструктуры для поддержания безопасности полетов</p>	<p><b>Задача 6.1</b> К 2025 году завершить и утвердить национальный аэронавигационный план</p> <p><b>Задача 6.2</b> К 2027 году поддерживать тенденцию роста аэронавигационной и аэродромной инфраструктуры Узбекистана отвечающую соответствующим Стандартам ИКАО.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Опубликовать национальный аэронавигационный план.</li> <li>• Количество или процентное отношение недостатков в области аэронавигации, связанных с инфраструктурой, в сравнении с Глобальном аэронавигационным планом.</li> <li>• Количество реализованных ПВ (PQ) связанных с базовыми фундаментальными блоками, имеющие отношение к инфраструктуре Узбекистана</li> </ul>	Цель 6	6.1

## Раздел 4

### 4.1 Национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов

В ГлПБП подробно описаны конкретные «дорожные карты» (планы действий) по организационным проблемам и эксплуатационным рискам для безопасности полетов, призванных помочь государствам в достижении целей ГлПБП.

НПоБП содержит SEI, которые направлены на устранение национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов, основанные на уроках, извлеченных из происшествий, и методом основанного обработки данных. Эти SEI включают в себе такие действия, как: внесение изменений в нормотворчество; разработка политики; целевые мероприятия по надзору за безопасностью полетов; анализ данных по безопасности полетов; и продвижение безопасности.

Агентство «Узавиация» публикует Ежегодный отчет по безопасности полетов, который доступен на сайте [www.uzcaa.uz](http://www.uzcaa.uz)

Ниже перечисляются G-HRC которые соответствуют ГлПБП на 2023–2025 годы, а также Европейскому региональному плану обеспечения безопасности полетов на 2023–2025 годы:

1. Столкновение исправного воздушного судна с землей (CFIT);
2. Потеря управления в полете (LOC-I);
3. Столкновение в воздухе (MAC);
4. Выкатывание ВС за пределы ВПП (RE); и
5. Несанкционированный выезд на ВПП (RI).

Для снижения количество случаев относящихся к G-HRC и N-HRC, перечисленных ниже, Узбекистан планирует применять ряд инициатив по повышению безопасности полетов (SEI), описанных в DOC 10161 ИКАО. Полный перечень SEI, приведен в приложении к НПоБП.

### 4.2 Глобальная категория событий повышенного риска

Агентство «Узавиация» еще не полностью реализовала систему сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS); однако имеется база данных об имевших место авиационных событиях на территории Узбекистана. Агентство «Узавиация» уделяет большое внимание реализации своей ГосПБП (включая SDCPS), что позволит лучше выявлять и анализировать категорий событий повышенного риска. За последние пять лет в Узбекистане зарегистрировано в общей сложности 6 случаев, которые напрямую связаны с событиями глобальной категории повышенного риска (G-HRC). Это отражено в таблице ниже:

Глобальные категории высокого риска в Узбекистане (международная коммерческая деятельность)					
Год	LOC-I	CFIT	MAC	RI	RE
2023 год		1	1		1
2022 год					
2021 год					
2020 год		1	1		
2019 год					1

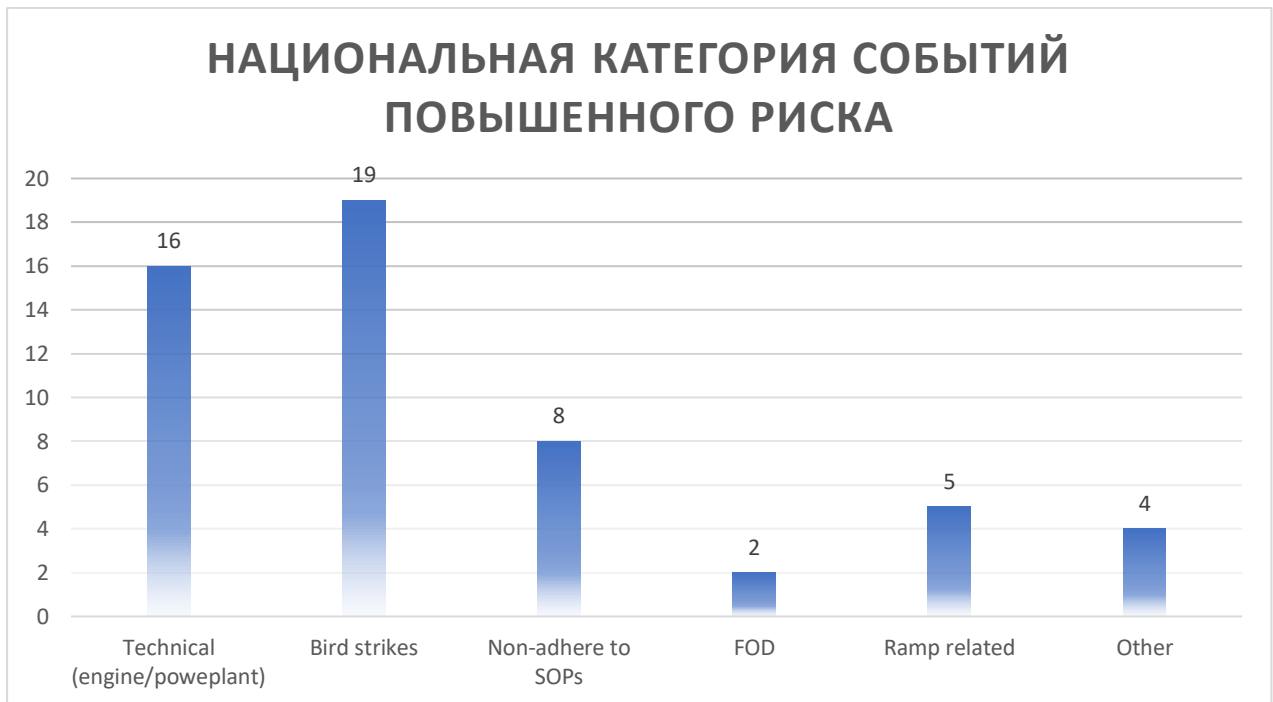
*Глобальная категория событий повышенного риска*

Отдел расследования авиационных происшествий и инцидентов Министерства Транспорта Республики Узбекистан как полномочный орган согласно государственной программе по безопасности полетов в ГА РУз завершил расследование данных событий и выпустил рекомендации для предотвращения повторения подобных случаев в будущем. Тем не менее, Узбекистан продолжит работу по выявлению случаев, которые могут привести к G-HRC и реализации превентивных мер по предотвращению несчастных случаев.

#### 4.3 Национальная категория событий повышенного риска

Отдел расследования авиационных происшествий и инцидентов Министерства Транспорта Республики Узбекистан как полномочный орган согласно государственной программе по безопасности полетов в ГА РУз за последние пять лет зарегистрировало в общей сложности 71 авиационных событий (инциденты/события/серьезные инциденты). См. таблицу ниже

Выявленные случаи относящихся к коммерческому воздушному транспорту в Республики Узбекистан					
Год	АП с человеческими жертвами	АП без человеческих жертв	Серьезные инциденты	Инциденты	События которые расследовались
2023 год	0	0	1	9	16
2022 год	0	0	0	11	19
2021 год	0	0	0	9	18
2020 год	0	0	1	7	12
2019 год	0	0	0	13	6



*Национальная категория событий повышенного риска*

На основании полученных данных, национальные события повышенного риска в авиационной отрасли Узбекистана могут быть классифицированы следующим образом:

**1. Технические неисправности:** зафиксировано 16 инцидентов технического характера, указывающих на возможные проблемы с двигателем, авиационными системами, оборудованием или процессами технического обслуживания, представляющие потенциальную угрозу безопасности.

**2. Столкновения с птицами:** всего было зарегистрировано 19 случаев столкновений с птицами выходящих за рамки допущенных норм, что могло привести к повреждению воздушного судно и угрозе безопасности.

**3. Несоблюдение стандартных эксплуатационных процедур (СОП):** события, связанные с несоблюдением СОП, подчеркивают упущения в соблюдении предписанных процедур, которые необходимы для безопасной авиационной деятельности.

**4. Посторонние обломки предметов (FOD).** Произошло два инцидента, связанные с нахождением обломков посторонних предметов, что подчеркивает важность поддержания чистоты и безопасности на аэродромах для предотвращения повреждения воздушных судов случайными предметами.

**5. Другие инциденты:** Кроме того, были задокументированы еще 4 случая, что указывает на ряд потенциальных проблем, связанных

с безопасностью полетов, которые требуют внимания и мер по их предотвращению.

## Раздел 5

### 5.1 Организационные проблемы

Узбекистан выявил организационные проблемы и ряд мероприятий SEI, указанных в данном НПОБП, с целью их решения. В плане уделено особое внимание тем аспектам, которые направлены на расширение и укрепление возможностей Агентства «Узавиация» в области надзора за безопасностью полетов и управления авиационной безопасностью на национальном уровне.

Восемь критических элементов (СЕ) системы контроля обеспечения безопасности полетов определяются ИКАО. Узбекистан стремится к эффективной реализации этих восьми критических элементов в рамках своих обязанностей по надзору за безопасностью полетов, что подчеркивает приверженность Узбекистана по обеспечению безопасности авиационной деятельности. Все восемь КЭ представлены на рисунке 1 ниже.

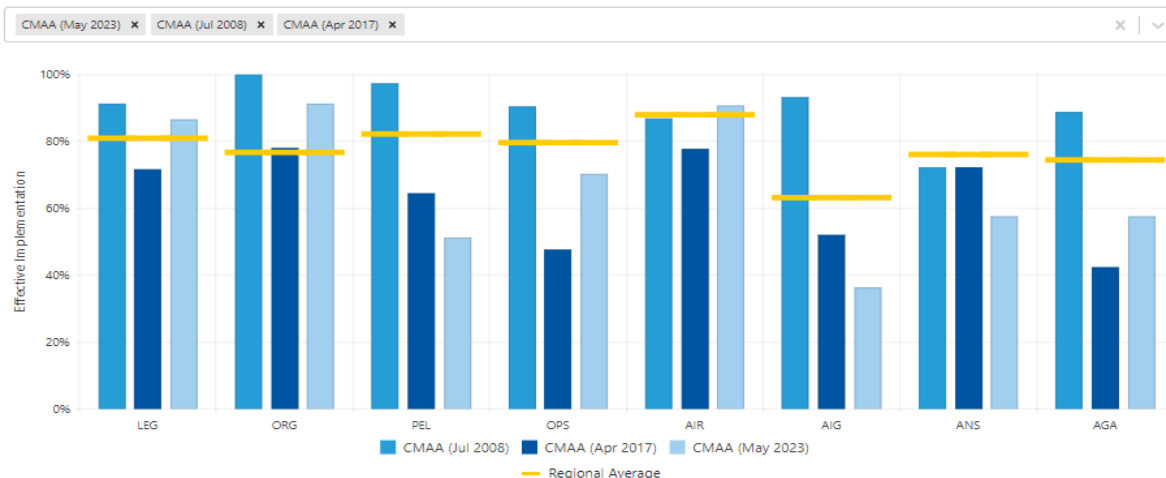


Последний аудит ИКАО, направленный на оценку эффективности внедрения восьми СЕ системы надзора за обеспечением безопасности полетов Узбекистана в рамках Универсальной программы проверок контроля за обеспечением безопасности полетов ИКАО (USOAP), показал следующие результаты:

Общий показатель эффективной имплементации ЭИ в Республике Узбекистан составил 62,72%							
Оценка ЭИ по Критическому элементу КЭ							
КЭ-1	КЭ-2	КЭ-3	КЭ-4	КЭ-5	КЭ-6	КЭ-7	КЭ-8
75%	62,11%	78,69%	51,16%	67,86%	67,36%	51,96%	35,71%
Оценка ЭИ по областям аудита КЭ							
LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA
86.36%	90.91%	51.11%	70.09%	90.38%	36.14%	57.5%	57.36%

#### USOAP Activity Results

Show Regional Average  Show Global Average

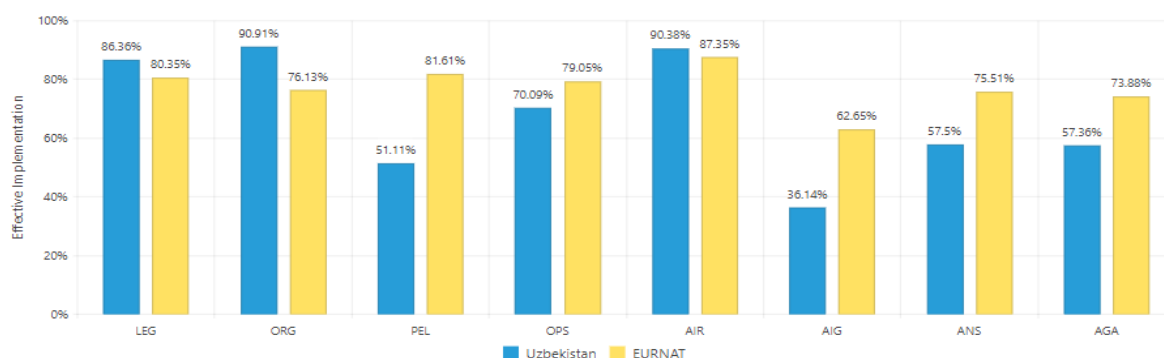


Показатели эффективной имплементации в областях LEG, ORG и AIR сохранили средний региональный уровень в течение последних трех циклов аудита. Наблюдается улучшение в областях OPS и AGA по сравнению с предыдущими результатами аудита. Однако показатели PEL и AIG продолжают снижаться, что подчеркивает важность принятия усилий для повышения эффективности в этих областях. Кроме того, область ANS начала ухудшаться после периода стабильности, зафиксированного в двух предыдущих проверках.

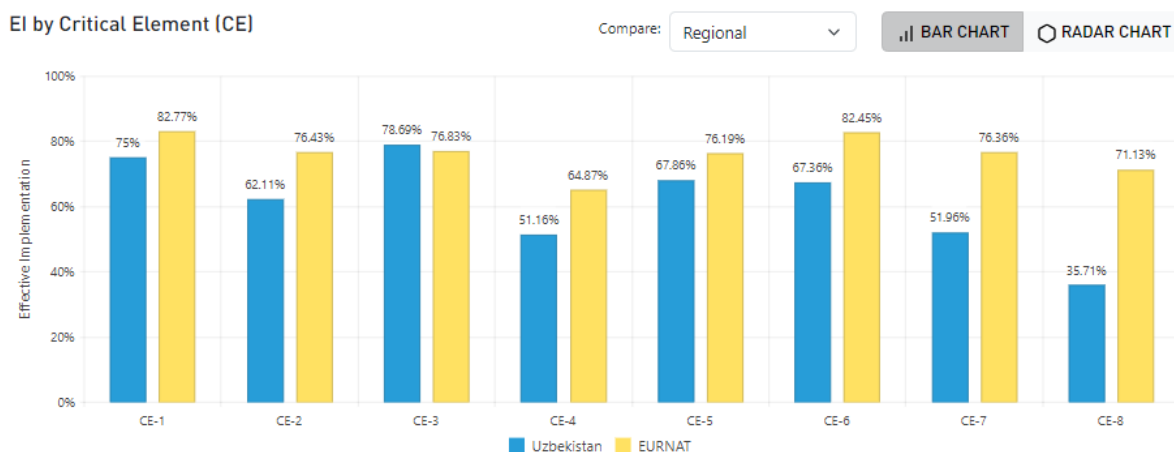
#### EI by Audit Area

Compare:

BAR CHART  RADAR CHART



В данной выборке данных различные области получили разные оценки. Узбекистан и регион EURNAT продемонстрировали высокое соблюдение стандартов по Летной годности. Также Узбекистан показал высокие результаты в областях LEG и ORG. Однако в областях PEL, OPS, ANS и AGA, регион EURNAT имеет значительно высокие показатели по сравнению с Узбекистаном.



EURNAT превосходит Узбекистан по всем критическим элементам, за исключением критического элемента 3 «Государственная система и функции». Среди остальных элементов последние результаты аудита выявили следующие критические элементы с наименьшими показателями эффективной имплементации:

а) CE-8 «Решение проблем безопасности полетов» на уровне 35,71% отражает отсутствие дополнительных процедур для решения выявленных проблем безопасности, в первую очередь затрагивающих область AIG.

б) CE-4 «Квалифицированный технический персонал» на уровне 51,16% указывает на недостатки в реализации тренинг программы, которые преимущественно затрагивают сферу ANS.

в) CE-7 «Обязательства по надзору» на уровне 51,96% указывает на проблемы с исполнением обязанностей по надзору за безопасностью полетов, существенное влияние сказывается на области ANS.

Организационные проблемы ([отражены в разделе 1.5 настоящего документа](#)) Узбекистана рассматриваются в первоочередном порядке, поскольку они влияют на эффективность контроля рисков, связанных с безопасностью. Они были выявлены на основе анализа данных аудита USOAP, отчетов по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, деятельности по надзору за безопасностью полетов за последние пять лет, а также на основе регионального анализа, проведенного группой RASG.

Эти проблемы обычно имеют системный характер и связаны с исполнением функций по надзору за безопасностью полетов в Узбекистане, реализацией ГосПБП на национальном уровне и уровнем внедрения СУБП у поставщиков обслуживания. Проблемы также включают организационную культуру, политику и процедуры внутри Узбекистана. Эти организационные проблемы соответствуют задачам указанных в ГлПБП, а также региональному плану безопасности полетов и специфическим проблемам характерным для Узбекистана. Для решения организационных проблем Республика Узбекистан будет использовать ряд инициатив SEI, большинство из которых основаны на дорожной карте ORG ИКАО, содержащейся в Глобальной дорожной карте ИКАО по обеспечению безопасности полетов (Doc 10161). Полный список SEI представлен в приложении к НПоБП.

## **Раздел 6**

### **6.1 Мониторинг реализации**

Агентство "Узавиация" будет непрерывно отслеживать за ходом реализации SEI, указанных в НПоБП, при помощи индикаторов безопасности национальной системы гражданской авиации для достижения поставленных целей. Для этого будут использоваться механизмы, упомянутые в приложении к настоящему плану.

Кроме того, Агентство «Узавиация» будет пересматривать НПоБП каждые три (3) года или, при необходимости ранее, чтобы поддерживать указанные в плане элементы в актуальном состоянии.

Агентство «Узавиация» также будет периодически пересматривать инициативы, указанных в НПоБП, для достижения национальных целей по обеспечению безопасности полетов. При необходимости Агентство "Узавиация" обратится к региональному офису по оказанию помощи для своевременной реализации инициатив SEI в целях решения национальной проблем, связанных с безопасностью полетов.

Посредством тщательного мониторинга инициатив SEI, Агентство "Узавиация" будет вносить коррективы в НПоБП и в приложения к нему при необходимости, сохраняя план в актуальном состоянии. Индикаторы, перечисленные в разделе 3 данного плана, будут использоваться для измерения показателей безопасности национальной системы гражданской авиации и мониторинга достижения каждой национальной цели по безопасности полетов.

Будет ежегодно публиковаться отчет, предоставляющий всем заинтересованным сторонам актуальную информацию о проделанной работе, достижениях национальных целей, а также о состоянии выполнения инициатив SEI.

При неисполнении национальных целей по безопасности будут представлены причины. В случае обнаружения новых эксплуатационных рисков для безопасности полетов будут приняты меры по их уменьшению, с последующим внеплановым пересмотром НПОБП для внесения соответствующих изменений.

В Республике Узбекистан используется стандартный метод по предоставлению информации на региональном уровне, через Региональную группу по безопасности полетов (RASG). Это позволяет региону получать информацию и оценивать эксплуатационные риски для безопасности полетов по единой методике.

По всем вопросам, касающимся НПОБП и приложений к нему, а также другим вопросам, можно обратиться по следующему адресу:

Агентство «Узавиация» Республики Узбекистан

[caa@uzcaa.uz](mailto:caa@uzcaa.uz)

[icao@uzcaa.uz](mailto:icao@uzcaa.uz)

+998(78)120-00-60

## Приложение А – Инициативы по повышению безопасности полетов

Цель 1: Добиваться постоянного снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов.					
Задача 1.1 Снизить количество случаев, связанных с глобальной категорией событий повышенного риска (GHRC)					
Задача 1.2 Снизить количество случаев, связанных с национальной категорией событий повышенного риска (NHRC)					
Индикаторы					
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Процентное отношение событий к категориям повышенного риска (HRC)</li> <li>• Количество происшествий</li> </ul>					
Инициатива по повышению безопасности (SEI)	Действия	Срок исполнения	Ответственная организация	Участники	Приоритет
SEI – 1. Уменьшить влияние факторов, способствующих риску CFIT	<p>1А – Обеспечить оснащение воздушных судов системой предупреждения об опасности сближения с землей (TAWS) в соответствии с Приложением 6 "Эксплуатация воздушных судов"</p> <p>3С – Выявить дополнительные способствующие факторы, включая, помимо прочего, используемую фразеологию (стандартную или нестандартную).</p>	2026 год	Агентство «Узавиация»	<p>Эксплуатанты воздушных судов (держатели АОС)</p> <p>Поставщики услуг</p> <p>Тренажерные организации</p>	Средний
SEI – 2. Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с LOC-I	<p>1А – Требовать включения подготовки по предотвращению попадания самолета в сложные пространственные положения и выводу из них во все программы переучивания и переподготовки на комплексных тренажерах.</p>	2026 год	Агентство «Узавиация»	<p>Эксплуатанты воздушных судов</p> <p>Тренажерные организации</p>	Средний

<p>SEI – 3. Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с МАС</p>	<p>1B – Обеспечить соблюдение порядка действий при выдаче предупреждения системой БСПС</p>	<p>2026 год</p>	<p>Агентство «Узавиация»</p>	<p>Эксплуатанты воздушных судов</p>	<p>Средний</p>
<p>SEI – 4. Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с RE</p>	<p>1A – Обеспечить эффективную работу групп по безопасности операций на ВПП 1D – Обеспечить эффективное и своевременное предоставление информации о метеорологических и аэродромных условиях (например, состояние поверхности ВПП в соответствии с глобальным форматом ИКАО для сообщений об эффективности торможения и пересмотренных объявленных дистанциях, предусмотренным томом I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" Приложения 14 "Аэродромы"</p>	<p>2025 год</p>	<p>Агентство «Узавиация»</p>	<p>Авиационная индустрия</p>	<p>Высокий</p>
<p>SEI – 5. Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с RI</p>	<p>1A – Обеспечить разработку и внедрение государственной программы по безопасности операций на ВПП и создание групп по безопасности операций на ВПП. 1E – Обеспечить использование стандартной фразеологии в соответствии с применимыми правилами государства и положениями ИКАО 1F – Обеспечить выявление и публикацию в сборнике аэронавигационной информации (AIP) опасных участков на аэродромах</p>	<p>2025 год</p>	<p>Агентство «Узавиация»</p>	<p>Авиационная индустрия</p>	<p>Высокий</p>

<p>SEI – 6. Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным со столкновениями с птицами</p>	<p>6А – Пересмотр законодательной базы, которая даст возможность регулирования орнитологической ситуации вблизи аэродромов</p> <p>6В – Повысить эффективность орнитологических методов обеспечения полета</p>	<p>2025 год</p>	<p>Агентство «Узавиация»</p>	<p>Эксплуатанты аэродромов</p>	<p>Высокий</p>
<p>SEI – 7. Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с техническими неисправностями</p>	<p>7А – Внедрить надежную программу технического обслуживания</p> <p>7В – Улучшить качество подготовки обслуживающего персонала</p>	<p>2026 год</p>	<p>Агентство «Узавиация»</p>	<p>Организации по техническому обслуживанию</p>	<p>Средний</p>
<p>SEI – 8. Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с несоблюдением стандартных оперативных процедур (СОП)</p>	<p>8А – Провести дополнительные мероприятия по соблюдению (СОП)</p> <p>8В – Проводить регулярные проверки соответствия</p>	<p>2027 год</p>	<p>Агентство «Узавиация»</p>	<p>Авиационная индустрия</p>	<p>Низкий</p>
<p>SEI – 9. Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с посторонними обломками предметов на площади маневрирования</p>	<p>9А – Принять меры по предотвращению появлений обломков предметов</p> <p>9В – Проведение мероприятий по повышению осведомленности о посторонних предметах</p>	<p>2027 год</p>	<p>Агентство «Узавиация»</p>	<p>Эксплуатанты аэродромов</p>	<p>Низкий</p>

**Цель 2: Обеспечение необходимыми финансовыми и человеческими ресурсами.**

**Задача 2.1** Агентству «Узавиация» пересмотреть свою модель финансирования с целью создания и поддержания устойчивого механизма финансирования, который будет соответствовать растущей тенденции авиационного сектора в Узбекистане.

**Задача 2.2** Министерству Транспорта увеличить штат и финансирование, чтобы Отдел расследования авиационных происшествий и инцидентов (AIG) укрепил свои потенциал (финансовый и персональный), чтобы стать устойчивой организацией для выполнения задач, возложенных на него.

**Индикаторы**

- Отчет о пересмотренной модели финансирования
- Количество нанятых новых инспекторов
- Пересмотр структуры Агентства Гражданской авиации
- Количество персонала лаборатории и лабораторных инструментов для осуществления эффективной деятельности авиационных расследований

Инициатива по повышению безопасности (SEI)	Действия	Срок исполнения	Ответственная организация	Участники	Приоритет
SEI – 4. Стратегическое распределение ресурсов для обеспечения эффективного контроля за безопасностью полетов	4C – Получить устойчивый и постоянный источник финансирования, обеспечиваемый обязательствами со стороны национального руководства, руководства организации и других заинтересованных сторон  4D – Разработать порядок оценки изменяющихся потребностей в ресурсах и поддерживать необходимую координацию с источниками ресурсов в целях совершенствования контроля за обеспечением безопасности полетов.	2026 год	Агентство «Узавиация»	Агентство «Узавиация»	Средний

<p>SEI – 3. Создание независимого органа по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с Приложением 13 – Расследование авиационных происшествий и инцидентов.</p>	<p>3В – Создать эффективную систему разработки технического инструктивного материала и средств и предоставлять важную с точки зрения безопасности полетов информацию, необходимую техническому персоналу для эффективного проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов</p> <p>3С – Создать эффективную систему привлечения, набора, подготовки и удержания квалифицированного персонала в достаточном количестве для проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов.</p>	<p>2026 год</p>	<p>Отдел расследования Министерства транспорта</p>	<p>Отдел расследования Министерства транспорта</p>	<p>Средни й</p>
--	--	-----------------	--	--	---------------------

**Цель 3: Повышение потенциала в области надзора за обеспечением безопасности полетов**

**Задача 3.1** Узбекистану необходимо повысить свой показатель эффективной реализации (ЕІ) критических элементов (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (с акцентом на приоритетных ВП) до 75% к 2027 году

**Задача 3.2.** Увеличить количество подготовленных, квалифицированных и компетентных инспекторов.

**Задача 3.3.** Внедрить цифровые технологии для улучшения функции системы надзора за безопасностью полетов.

**Индикаторы**

- Количество полностью реализованных PPQ
- Процентное отношение требуемых планов корректирующих действий (ПКД) представленных Узбекистаном (с использованием OLF)
- Процент завершенных ПКД Узбекистаном (с использованием OLF)
- Общая отметка ЕІ Узбекистана
- Количество инспекторов, получивших сертификаты после прохождения обучения

Инициатива по повышению безопасности (SEI)	Действия	Срок исполнения	Ответственная организация	Участники	Приоритет
SEI – 1. Последовательное внедрение SARPS ИКАО на национальном уровне.	1D – Повысить в национальном масштабе уровень соблюдения SARPS ИКАО и показатель ЕІ по КЭ на национальном уровне (КЭ-1–КЭ-5) 1C – Ввести в действие основное авиационное законодательство и нормативные правила, с тем чтобы наделить компетентный орган полномочиями осуществлять нормативный надзор, что включает разделение функций надзора и функций предоставления обслуживания (КЭ-1 и КЭ-2). 1B – Принимать меры по всем корректирующим действиям (САР) в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП 1Е – Установить процесс выявления различий с SARPS ИКАО (СЕ-2)	2027 год	Агентство «Узавиация»	Агентство «Узавиация»	Низкий

<p>SEI – 5. Квалифицированный технический персонал для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов</p>	<p>5F – Ввести нормативные положения и учебные программы для подготовки технического персонала и проверять, насколько вид и периодичность успешно проходимой подготовки (начальной, переподготовки, специальной и на рабочем месте) в достаточной мере обеспечивают получение/поддержание необходимой квалификации и уровня компетенции сообразно функциям и обязанностям технического персонала (КЭ-4)</p> <p>5C – Установить систему компенсаций для привлечения и удержания квалифицированного технического персонала (КЭ-4)</p> <p>5E – Установить порядок планирования людских ресурсов в целях набора и удержания необходимого количества квалифицированного технического персонала (КЭ-4)</p> <p>5G – Разработать порядок оценки изменяющихся потребностей в квалифицированном техническом персонале и установить порядок обновления потребностей в наборе, удержании и подготовке персонала с учетом SEI-4B (КЭ-4))</p>	<p>2026 год</p>	<p>Агентство «Узавиация»</p>	<p>Агентство «Узавиация»</p>	<p>Средний</p>
<p>SEI – 6. Автоматизация надзора за безопасностью полетов чтобы сократить человеческие ошибки и ускорить реагирование на авиационные риски</p>	<p>6A – Использование технологий для цифровизации процесса лицензирования, обнаружения рисков, а также применение цифровых инструментов для проведения проверок с целью увеличения скорости, точности и эффективного управления ресурсами.</p>	<p>2026 год</p>	<p>Агентство «Узавиация»</p>	<p>Агентство «Узавиация»</p>	<p>Средний</p>

**Цель 4 Продолжить реализацию эффективной государственной программы по обеспечению безопасности полетов.**

**Задача 4.1. В 2025 году создать специальную рабочую группу/комитет в составе заинтересованных сторон для продолжения реализации Государственной Программы Безопасности Полетов**

**Задача 4.2. Разработать план действий ГосПБП к 2026 году.**

**Задача 4.3. Работать над внедрением эффективной ГосПБП следующих уровней развития:**

- к 2027 году действующая
- к 2030 году действующая и эффективная

**Задача 4.4. Завершить усовершенствование SDCPS к 2027 году, которая будет способствовать надзору за обеспечением безопасности полетов на основе данных.**

**Индикаторы**

- Количество участников для создания комитета ГосПБП
- Одобрить план действий ГосПБП.
- достижение Узбекистаном уровня: действующей ГосПБП
- достижение Узбекистаном уровня: действующей и эффективной ГосПБП.
- Количество поставщиков обслуживания которым необходимо внедрение СУБП

Инициатива по повышению безопасности (SEI)	Действия	Срок исполнения	Ответственная организация	Участники	Приоритет
SEI – 13. Продолжить внедрение ГосПБП на национальном уровне	13B – Провести первоначальный анализ пробелов (контрольный перечень) применительно к ГосПБП, а затем детальную самооценку ГосПБП  13C – Создать группу по реализации ГосПБП  13D – Разработать план реализации ГосПБП  13E – Усилить контроль над СУБП поставщиков обслуживания	2025 год	Агентство «Узавиация»	Агентство «Узавиация»  Авиационная индустрия	Высокий

	13F – Определить и совместно использовать передовую практику в области управления безопасностью полетов				
SEI – 14. Стратегическое распределение ресурсов, необходимых для продолжения внедрения ГосПБП	<p>14А – Установить порядок планирования и распределения ресурсов, необходимых для внедрения ГосПБП, и определить области, требующие выделения ресурсов</p> <p>14В – Добиться выделения ресурсов на внедрение ГосПБП национальным руководством и руководством соответствующих полномочных органов и заинтересованных сторон в государстве</p> <p>14С – Взаимодействовать с региональным бюро ИКАО в целях задействования имеющихся средств (например, возможностей Управления технического сотрудничества) для оказания необходимой помощи по внедрению ГосПБП</p> <p>14D – По мере необходимости взаимодействовать с RSOO, другими государствами и организациями в целях подготовки квалифицированного технического персонала, с тем чтобы они могли выполнять свои функции и обязанности по внедрению ГосПБП</p>	2026 год	Агентство «Узавиация»	Агентство «Узавиация» Авиационная индустрия	Средний

<p>SEI – 18. Предоставление данных и информации о безопасности полетов в целях оказания поддержки реализации мероприятий по управлению безопасностью полетов на национальном уровне (этап 2)</p>	<p>18А – Определить цели в области безопасности полетов, подлежащие достижению в рамках реализации ГосПБП</p> <p>18В – Разработать методику оценки эффективности обеспечения безопасности полетов на основе согласованных в рамках региона критериев в рамках установленного процесса управления риском для безопасности полетов (см. SEI-17Е)</p> <p>18С – Разработать показатели эффективности обеспечения безопасности полетов и определить цели, касающиеся эффективности обеспечения безопасности полетов, в рамках установленного процесса управления риском для безопасности полетов</p>	<p>2026 год</p>	<p>Агентство «Узавиация»</p>	<p>Авиационная индустрия</p>	<p>Средний</p>
<p>SEI – 15. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами, необходимое для продолжения внедрения ГосПБП</p>	<p>15А – Определить области, требующие взаимодействия/поддержки в рамках плана внедрения ГосПБП (см. SEI-14)</p> <p>15В – Определить соответствующие ключевые авиационные заинтересованные стороны из числа ключевых авиационных заинтересованных сторон, включая другие государства, внедряющие или уже внедрившие ГосПБП</p> <p>15С – Разработать план действий по восполнению недостающих или корректированию неадекватных</p>	<p>2027 год</p>	<p>Агентство «Узавиация»</p>	<p>Авиационная индустрия</p>	<p>Низкий</p>

	<p>элементов, выявленных в ходе анализа пробелов ГосПБП (см. SEI-13B)</p> <p>15E – Во взаимодействии с RSOO и/или другими государствами разработать курсы подготовки по ГосПБП для соответствующего персонала (например, начальная подготовка, переподготовка и повышение квалификации) (см. SEI-14D)</p>				
<p>SEI – 16. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами, необходимое для завершения внедрения ГосПБП</p>	<p>16A – Совместно с ключевыми заинтересованными сторонами (указанными в SEI-15) выполнять план действий по внедрению.</p> <p>16B – Совместно с ключевыми заинтересованными сторонами обеспечить определение и обновление элементов ГосПБП</p> <p>16C – Во взаимодействии со всеми ключевыми авиационными заинтересованными сторонами создать систему постоянного совершенствования ГосПБП.</p>	2026 год	Агентство «Узавиация»	Агентство «Узавиация» Авиационная индустрия	Средний
<p>SEI – 17. Предоставление данных и информации о безопасности полетов в целях оказания поддержки реализации мероприятий в области управления безопасностью полетов на национальном уровне (этап 1)</p>	<p>17C – Совершенствование системы сбора и обработки данных о безопасности полетов (ССОДДПБ) с целью получения, хранения, обобщения и анализа данных и информации о безопасности полетов для оказания поддержки реализации мероприятий по управлению эффективностью обеспечения безопасности</p>	2027 год	Агентство «Узавиация»	Авиационная индустрия	Низкий

	<p>полетов и провести обучение соответствующих специалистов</p> <p>17D – Установить и соблюдать порядок выявления опасных факторов на основе собранных данных о безопасности полетов и провести обучение соответствующих специалистов</p> <p>17E – Установить и использовать порядок оценки риска, связанного с выявленными опасными факторами и провести обучение соответствующих специалистов</p>				
SEI – 19. Получение ресурсов для активизации проактивного использования возможностей моделирования риска	<p>19А – Определить ресурсы, необходимые для сбора и обработки оперативной информации о безопасности полетов, расширения возможностей по анализу данных, моделированию риска и совместного использования информации</p> <p>19В – Привлекать, набирать, готовить и удерживать квалифицированный технический персонал, специализирующийся в моделировании риска.</p>	2027 год	Агентство «Узавиация»	Агентство «Узавиация»	Низкий
SEI – 20. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами для поддержки проактивного использования возможностей моделирования риска	<p>20А – Определить необходимые области взаимодействия/поддержки для обеспечения понимания и стимулирования использования заинтересованными сторонами принципов позитивной культуры обеспечения безопасности полетов, обеспечивающей создание высокого уровня доверия и уважения между персоналом</p>	2027 год	Агентство «Узавиация»	Авиационная индустрия	Низкий

	<p>и руководящим составом, и способствующей представлению информации о безопасности полетов</p> <p>20D – Взаимодействовать с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в создании механизма регулярного обмена информацией о безопасности полетов, результатами проводимых анализов, информацией о выявленных факторах риска для безопасности полетов/накопленным опытом и передовой практикой в рамках конфиденциальной и не карательной системы</p>				
--	--	--	--	--	--

**Цель 5: Расширить использование отраслевых программ и сетевых ресурсов по обмену информацией о безопасности полетов поставщиками обслуживания.**

**Задача 5.1 Увеличить число поставщиков обслуживания в отраслевых программах для дальнейшего повышения безопасности.**

**Задача 5.2 Сохранять тенденцию к увеличению вклада авиационной отрасли в сеть обмена информацией по безопасности**

#### Индикаторы

- Процентное отношение поставщиков обслуживания, участвующих в соответствующих признанных ИКАО отраслевых программах проверок. (IOSA, ISAGO, ACI APEX).
- Число поставщиков обслуживания, использующих глобально согласованные показатели для своих SPI.
- Число поставщиков обслуживания, участвующей в сетях обмена информацией
- Количество поставщиков обслуживания, вносящих вклад в SDCPS или сеть обмена информацией о безопасности полетов.

Инициатива по повышению безопасности (SEI)	Действия	Срок исполнения	Ответственная организация	Участники	Приоритет
SEI – 2. Повышение уровня соблюдения применимых правил отрасли	2А – Взаимодействовать в рамках отрасли в целях обеспечения соблюдения применимых правил (КЭ-6 – КЭ-8)  2В – Поощрять участие поставщиков обслуживания в соответствующих, признанных ИКАО отраслевых программах оценки (КЭ-8).	2027 год	Агентство «Узавиация»	Авиационная индустрия	Низкий

<p>SE – 8. Обеспечить наличие данных и информации о безопасности полетов в целях оказания поддержки реализации мероприятий по управлению безопасностью полетов на уровне поставщика обслуживания</p>	<p>8C – Обеспечить предоставление поставщиком обслуживания информации в государственные системы сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS) или сети обмена информацией о безопасности полетов, включая, при необходимости, систему обязательного представления информации о безопасности полетов.</p> <p>8D – Создать внутренние механизмы защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников в целях повышения уровня безопасности полетов</p>	<p>2026 год</p>	<p>Авиационная индустрия</p>	<p>Агентство «Узавиация»  Авиационная индустрия</p>	<p>Средний</p>
--	--	-----------------	----------------------------------	---	----------------

**Цель 6: Обеспечить наличие надлежащей инфраструктуры для поддержания безопасности полетов**

**Задача 6.1. К 2025 году завершить и утвердить национальный аэронавигационный план**

**Задача 6.2. К 2027 году поддерживать тенденцию роста аэронавигационной и аэродромной инфраструктуры Узбекистана, отвечающую соответствующим Стандартам ИКАО**

**Индикаторы**

- Опубликовать национальный аэронавигационный план.
- Количество или процентное отношение недостатков в области аэронавигации, связанных с инфраструктурой, в сравнении с Глобальным аэронавигационным планом.
- Количество реализованных ПВ (PQ) связанных с базовыми фундаментальными блоками, имеющие отношение к инфраструктуре Узбекистана

<b>Инициатива по повышению безопасности (SEI)</b>	<b>Действия</b>	<b>Срок исполнения</b>	<b>Ответственная организация</b>	<b>Участники</b>	<b>Приоритет</b>
SE – 1. Поддержка оказания услуг воздушного движения и операционных приложений при сокращении издержек с увеличенным охватом наблюдения	1А – Приобретение оборудование ADS-B для увеличения зоны наблюдения аэродромов. Обеспечивая альтернативу радиолокационному наблюдению с помощью системы MLAT.	2025 год	Узаронавигация	Узаронавигация	Высокий
SE – 2. Улучшения качества связи	1А – обеспечить координацию предоставления информации о полетах между ПАНО со смежными РОВД и с соответствующими ведомственными подразделениями	2026 год	Узаронавигация	Узаронавигация Эксплуатанты аэродромов	Средний
SE – 3. Интеграция аэропортов в функциональную систему управления воздушным движением	Улучшить получение информации аэропортов о прибытиях/отправлениях воздушных судов путем подключения в автоматизированную систему Органов УВД	2026 год	Узаронавигаци Эксплуатанты аэродромов	Узаронавигация Эксплуатанты аэродромов	Средний

СОГЛАСОВАНО

Директор  
Агентства «Узавиация»

Т. Назаров

Председатель Правления  
АО «Uzbekistan Airports»

Ж. Умарходжаев

Директор  
ГХП Центр «Узавиация»

Д. Джумаев

Председатель Правления  
АО «Uzbekistan Airways»

Ш. Худайкулов