

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 33 повестки дня. Безопасность полетов и аэронавигационный мониторинг и анализ****ДОКЛАД О ЦЕЛЯХ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ, ПРИОРИТЕТАХ ГЛОБАЛЬНОГО АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ПЛАНА И ВНЕДРЕНИИ МЕХАНИЗМА НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА В РАМКАХ УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК ОРГАНИЗАЦИИ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе содержится доклад о реализации целей и механизмов осуществления Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) издания 2014–2016 годов. В нем также представлен доклад о реализации приоритетных задач Глобального аэронавигационного плана (ГАНП). Кроме того, в данном документе содержится обзор результатов и состояния внедрения механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП).

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению нынешнее положение дел с реализацией целей, приоритетных задач и механизмов осуществления ГПБП, приоритетных задач ГАНП, а также результаты и состояние внедрения МНМ УППКБП;
- b) рекомендовать государствам принять меры для достижения целей ГПБП и согласования с приоритетными задачами ГАНП;
- c) рекомендовать государствам поддержать региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG) и группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) в деле реализации региональных приоритетных задач и представить данные о ходе и состоянии этой реализации;
- d) настоятельно призвать государства своевременно представлять в онлайн-системе (OLF) информацию о ходе реализации планов корректирующих действий (ПКД) в области УППКБП.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Указанная в настоящем документе деятельность осуществлялась при наличии ресурсов, предусмотренных в бюджете Регулярной программы на 2014–2016 гг., и/или за счет внебюджетных взносов
<i>Справочный материал</i>	Письмо государствам AN 8/3-15/46 Электронный бюллетень EB 2015/56 Дос 10004 "Глобальный план обеспечения безопасности полетов на 2014–2016 гг." Дос 9750 "Глобальный аэронавигационный план на 2013-2028 гг." Дос 9735 "Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов" Доклад по аэронавигации издания 2016 года (размещен по адресу http://www.icao.int/aimnavigation/pages/Air-Navigation-Report.aspx) Доклад ИКАО о состоянии безопасности полетов издания 2016 года (размещен по адресу http://www.icao.int/safety/Pages/Safety-Report.aspx) Доклад о результатах МНМ УППКБП издания 2016 года (размещен по адресу https://portal.icao.int/icao-net/safetyoversight/Pages/default.aspx)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Последнее издание Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) на 2014–2016 гг. было опубликовано в 2013 году. ГПБП представляет собой стратегический документ высокого уровня, призванный помочь государствам в осуществлении ими политики, планирования и мероприятий по реализации целей в области обеспечения безопасности полетов, а также на базе рамок планирования усовершенствований в области безопасности полетов, стратегий внедрения и инструкторивного материала по передовой практике.

1.2 В последнем издании Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) и связанной с ним программе блочной модернизации авиационной системы (ASBU) представлена рассчитанная на 15 лет скользящая стратегическая методика интеграции вопросов авиационного планирования на региональном и государственном уровне. Этот план определяет вопросы, связанные с финансовыми аспектами модернизации авиационной системы и подчеркивает важность сотрудничества и партнерства в решении будущих многодисциплинарных задач.

1.3 Региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG) и группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) установили на региональном уровне приоритетные задачи, показатели внедрения и цели в области безопасности полетов и аэронавигации для внедрения ГПБП и ГАНП на региональном уровне. Это отражено в рабочих программах групп RASG и PIRG. Информация о ходе внедрения содержится в ежегодных региональных докладах по обеспечению безопасности полетов, а также в ежегодном докладе о состоянии безопасности полетов в мире <http://www.icao.int/safety/Pages/Safety-Report.aspx> и ежегодном глобальном докладе по аэронавигации <http://www.icao.int/airnavigation/pages/Air-Navigation-Report.aspx>. Информация о ходе работ по внедрению представлена также на региональных информационных табло, размещенных по адресу <https://portal.icao.int/space/Pages/Regional-Safety-Briefing.aspx> и <http://www.icao.int/SAFETY/Pages/Regional-Targets.aspx>.

1.4 Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП) позволяет ИКАО осуществлять на постоянной основе мониторинг возможностей государств в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов и внедрения ими Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО. В МНМ воплощены принципы управления безопасностью полетов, основанные на учете факторов риска для безопасности полетов и показателях безопасности полетов, и он является для ИКАО средством для сбора и анализа поступающей от государств-членов и других заинтересованных сторон информации о безопасности полетов, что способствует повышению уровня безопасности полетов в государствах и во всем мире. Более подробная информация о положении дел с МНМ УППКБП и обзор его результатов представлены в добавлении.

1.5 В настоящем документе содержится доклад о ходе реализации целей ГПБП и задач и приоритетов ГАНП, а также результаты осуществления деятельности в рамках МНМ УППКБП за период после 38-й сессии Ассамблеи. Дополнительная информация публикуется периодически в *Докладе о состоянии безопасности полетов в мире*, *Докладе по аэронавигации* и *Докладе о результатах МНМ УППКБП*.

2. ЦЕЛИ, ПРИОРИТЕТЫ И МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ГПБП

2.1 Глобальные приоритеты в области обеспечения безопасности полетов

2.1.1 В ГПБП на период 2014–2016 гг. установлены следующие приоритетные задачи: сокращение количества авиационных происшествий и происшествий со смертельным исходом, связанных с безопасностью операций на ВВП, потерей управления в полете (LOC-I) и столкновением исправного судна с землей (CFIT). Количество авиационных происшествий всех трех категорий за последние годы уменьшилось с 61 в 2013 году до 52 в 2015 году, в соответствии с общемировым сокращением количества авиационных происшествий. Количество погибших в этих категориях в 2015 году составило одну треть от их числа в 2013 году (46 в 2015 году по сравнению с 138 в 2013 году). Следует отметить, что в 2015 году не было ни одного авиационного происшествия CFIT при выполнении регулярных коммерческих перевозок. Авиационные происшествия LOC-I по-прежнему остаются категорией с наибольшим количеством погибших. С данными об авиационных происшествиях можно ознакомиться в системе iSTARS/SPACE по адресу <http://www.icao.int/safety/iStars>.

2.2 Краткосрочные цели ГПБП. Постоянное усовершенствование системы обеспечения безопасности полетов

2.2.1 Краткосрочной целью ГПБП для всех государств, не обладающих базовыми возможностями по контролю за обеспечением безопасности полетов, является обязательное внедрение эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов к концу 2017 года. Главный показатель достижения этой цели представляет собой количество государств, достигших уровня эффективной реализации (EI) свыше 60 %. По состоянию на 31 марта 2016 года только 61 % государств достигли этой глобальной цели. Распределение этого показателя по регионам показывает существенные различия между разными регионами. С подробными данными о EI и их анализом можно ознакомиться с помощью онлайн-инструмента ИКАО iSTARS/SPACE по адресу <http://www.icao.int/safety/iStars>.

2.2.2 Другой краткосрочной целью ГПБП для государств, уровень EI которых в настоящее время превышает 60 %, является полная реализация государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) к концу 2017 года, что будет означать учет всех рисков, характерных для их авиационных систем. Всем остальным государствам необходимо полностью внедрить ГосПБП к 2022 году. Всем государствам было предложено использовать инструмент анализа недостатков ГосПБП в системе iSTARS в качестве первого этапа реализации ГосПБП. В настоящее время 69 % государств, уровень EI которых выше 60 %, начали процесс реализации ГосПБП. Два государства сообщили о полном внедрении ГосПБП. Подробную информацию о каждом государстве и достигнутых ими результатах в реализации ГосПБП можно получить посредством инструмента анализа недостатков в системе iSTARS/SPACE.

2.2.3 Оценка эффективной реализации ГосПБП будет проводиться посредством проведения в рамках УППКБП проверок с использованием новых вопросов протокола (ВП), касающихся положений Приложения 19 "Управление безопасностью полетов" (и связанного с ним инструктивного материала). Начало проведения этих проверок в государствах, уровень EI которых превышает 60 %, запланировано на январь 2016 года. У государств был один год до конца 2015 года для проведения самооценки на основе новых ВП, связанных с ГосПБП. Однако на практике лишь

немногие государства выполнили самооценку на базе новых ВП по ГосПБП и зафиксировали ее результаты в онлайн-системе МНМ УППКБП (OLF на сайте <http://www.icao.int/usoap>). В связи с этим данные по связанным с ГосПБП вопросам протокола пока отсутствуют.

2.2.4 Учитывая отсутствие готовности большинства государств к эффективной реализации ГосПБП и тот факт, что обновленный вариант *Руководства по управлению безопасностью полетов* (РУБП) (Doc 9859) (см. письмо государствам AN 8/3-15/46) будет опубликован на всех рабочих языках ИКАО в III квартале 2017 года, было принято решение отложить проверки реализации ГосПБП на основе новых ВП по ГосПБП до января 2018 года (см. EB 2015/56).

2.3 Механизмы реализации ГПБП

2.3.1 В целях достижения государствами краткосрочной цели создания эффективных систем контроля над обеспечением безопасности полетов в ГПБП включены девятнадцать механизмов реализации в части стандартизации, сотрудничества, ресурсов и обмена информацией о безопасности полетов.

2.3.2 Данные о применении и реализации большей части этих инициатив имеются в ограниченном объеме, за исключением данных, относящихся к следующим связанным со стандартизацией механизмам, которые измеряются и доступны через показатели МНМ УППКБП.

- a) *Последовательное внедрение международных стандартов.* В среднем государства внедрили приблизительно 63 % (± 22 %)¹ международных стандартов. Кроме того, существуют значительные различия между регионами.
- b) *Осуществление последовательного нормативного контроля.* В части квалификации, связанной с сертификацией и лицензированием (критический элемент б), государства в среднем внедрили 67 % (± 26 %)¹ Стандартов. Существуют значительные различия между регионами.
- c) *Внедрение эффективных расследований авиационных происшествий и инцидентов.* В среднем государства внедрили приблизительно 55 % (± 30 %)¹ международных Стандартов, связанных с расследованием авиационных происшествий и инцидентов (Приложение 13 "*Расследование авиационных происшествий и инцидентов*"). Существуют значительные различия между регионами.
- d) *Выявление различий с SARPS ИКАО.* Лишь 25 % государств действительно разработали и внедрили процедуры выявления различий между Стандартами ИКАО и национальными положениями и процедуры сообщения о таких различиях. Уровень реализации этой инициативы по всем регионам единообразен.
- e) *Установление процесса поддержания действующих и актуальных национальных нормативных положений в соответствии с SARPS.* Только 30 % государств действительно разработали и внедрили процедуры внесения

¹ Информация в скобках показывает стандартное отклонение от значений, собранных по всем прошедшим проверки государствам.

поправок в свои конкретные правила с учетом положений ИКАО и поправок к ним. Уровень реализации этой инициативы по всем регионам единообразен.

Глобальные результаты, распределенные по направлениям проверки и критическим элементам в контексте сказанного выше представлены в добавлении к настоящему рабочему документу и в системе iSTARS/SPACE.

2.4 Средне- и долгосрочные цели ГПБП

2.4.1 Среднесрочные и долгосрочные цели ГПБП связаны с полным внедрением элементов ГосПБП и выработкой государствами средств прогнозного контроля рисков для поддержки осуществляемых в режиме реального времени процессов принятия решений соответственно до 2022 года и 2027 года. Информация о реализации этих целей будет представляться в будущем по мере постепенного их достижения государствами и поступления данных.

3. ПРИОРИТЕТЫ ГАНП

3.1 Цель ГАНП заключается в оказании поддержки в деле достижения интероперабельной глобальной системы воздушного движения для всех пользователей на всех этапах полета, соответствующей согласованным уровням безопасности полетов, обеспечивающей оптимальную с экономической точки зрения деятельность, экологически устойчивой и отвечающей национальным требованиям в области безопасности полетов. Для достижения этой цели в качестве основы для эксплуатационных усовершенствований была определена программа ASBU. Программа ASBU включает несколько модулей, сгруппированных в серию из четырех блоков (0, 1, 2 и 3) и составляющих пятилетние отрезки времени с 2013 по 2028 год и далее. На базе структурированного подхода ГАНП и связанные с ним модули ASBU обеспечивают основу для надежных инвестиционных стратегий и будут создавать заинтересованность со стороны государств, изготовителей оборудования, эксплуатантов и поставщиков обслуживания.

3.2 Навигация, основанная на характеристиках (PBN)

3.2.1 В ГАНП PBN рассматривается в качестве высшего приоритета. Еще до разработки программы ASBU усилия ИКАО были сосредоточены на разработке и внедрении PBN на международных аэродромах; PBN, поддержанная на Второй Конференции высокого уровня по безопасности полетов (HLSC) в 2015 году, признается также в качестве средства, помогающего понизить вероятность выездов за пределы ВПП и столкновений исправного воздушного судна с землей (CFIT) благодаря вводу схем захода на посадку с вертикальным наведением.

3.2.2 В резолюции А37-11 Ассамблеи содержится призыв к государствам завершить выполнение плана внедрения PBN, обеспечивающего введение схем захода на посадку по PBN на все концы оборудованных ВПП до конца 2016 года (с промежуточной целью внедрения в объеме 70 % до конца 2014 года). План внедрения PBN важен, поскольку он является ключевым индикатором приверженности всех заинтересованных сторон в государстве делу повышения уровня безопасности полетов и эксплуатационной эффективности и снижения воздействия на окружающую среду. По состоянию на 31 марта 2016 года для 60 % всех оборудованных международных ВПП есть опубликованные схемы захода на посадку по PBN. Распределение этого показателя по регионам показывает существенные различия между разными регионами.

3.2.3 Дополнительную информацию о ходе внедрения можно получить на посвященном PBN сайте ИКАО <http://www.icao.int/safety/pbn/Pages/PBN-Implementation.aspx> и на сайте iSTARS/SPACE ИКАО <http://www.icao.int/safety/iStars>.

3.3 Организация потоков воздушного движения (ОПВД)

3.3.1 Организация потоков воздушного движения (ОПВД) является одним из механизмов повышения эффективности и действенности организации воздушного движения (ОрВД). Она способствует безопасности полетов, эффективности, рентабельности и экологичности системы ОрВД. ОПВД нацелена на повышение уровня безопасности полетов за счет обеспечения безопасной плотности воздушного движения и сведения к минимуму пиковой интенсивности воздушного движения. Она призвана сбалансировать спрос на воздушное движение и располагаемую пропускную способность.

3.3.2 В целях поддержки внедрения ОПВД ИКАО ввела положения, устанавливающие общую информационную базу по ОПВД, кроме того, ИКАО в настоящее время уделяет значительное внимание проведению учебных мероприятий по всему миру. Число государств, организующих потоки воздушного движения и применяющих процедуры ОПВД, неуклонно растет. В настоящее время приблизительно в 50 % всех районов полетной информации в пределах их районных диспетчерских центров (РДЦ) имеется ОПВД в какой-либо форме. Распределение этого показателя по регионам показывает существенные различия между разными регионами. С более подробной информацией о внедрении ОПВД можно ознакомиться на портале GIS ИКАО по адресу <http://gis.icao.int/ATFMviewer/>.

3.4 Блок 0

3.4.1 Блок 0 состоит из модулей, содержащих технические решения и возможности, доступные для внедрения по состоянию на 2013 год. Внедрение этих модулей не является обязательным, но поощряется как применимое к особым эксплуатационным потребностям государств. В блок 0 входят восемнадцать модулей по повышению эффективности в отношении операций в аэропортах, глобальных интероперабельных систем и данных, оптимальной пропускной способности и выполнения полетов в условиях гибкого использования воздушного пространства, а также применения эффективных траекторий полетов. Данные о ходе внедрения государствами большей части этих модулей ограничены, за исключением следующих:

- а) *Оптимизация схем захода на посадку, в том числе с вертикальным наведением (ВО-АРТА):* см. п. 3.2 о PBN выше.
- б) *Повышение эффективности потоков путем планирования, основанного на общесетевой перспективе (ВО-NOPS):* см. п. 3.3 об ОПВД выше.

3.5 Блоки 1, 2 и 3

3.5.1 Вспомогательные положения и соответствующие технические средства, которые сделают возможным внедрение модулей блоков 1–3, будут появляться начиная с 2019 года и позднее. Поэтому данные о внедрении, относящиеся к этим модулям, пока отсутствуют.

4. **ВЫВОД**

4.1 В целях оценки хода реализации целей и механизмов ГПБП и приоритетных задач ГАНП, в том числе модулей ASBU, государствам предлагается принять меры по достижению целей ГПБП и реализации приоритетных задач ГАНП, а также поддержанию региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG) и групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) в деле реализации региональных приоритетных задач и предоставления данных о ходе и состоянии этой реализации.

4.2 Государствам также предлагается своевременно предпринять действия по реализации планов корректирующих действий (ПКД) для устранения замечаний, сделанных в рамках МНМ УППКБП, и сообщить о результатах, достигнутых ими в реализации этих ПКД, в онлайн-системе МНМ УППКБП (OLF).

ДОБАВЛЕНИЕ

ИНФОРМАЦИЯ, СВОДНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ И АНАЛИЗ ДАННЫХ, СВЯЗАННЫХ С ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ В РАМКАХ МНМ УППКБП

1. ОБЗОР

1.1 В этом добавлении содержится информация, сводные результаты и анализ данных, связанных с деятельностью по линии механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП), проведенной в трехлетний период с 1 января 2013 года, когда начал функционировать МНМ, по 31 декабря 2015 года. Эти данные и информация по обеспечению безопасности полетов, полученные от государств-членов и других заинтересованных сторон посредством МНМ УППКБП, позволяют ИКАО использовать основанный на оценке риска подход к мониторингу и оценке возможностей государств в области контроля за обеспечением безопасности полетов посредством различных мероприятий по мониторингу как на местах, так и дистанционных.

1.2 После полного введения в действие МНМ в январе 2013 года в его рамках за период с 2014 года были проведены указанные ниже мероприятия, в том числе проверки по линии МНМ УППКБП, координируемые миссии ИКАО по валидации (ICVM), дистанционные валидации и семинары/практикумы с использованием онлайн-овой системы МНМ УППКБП (OLF):

Мероприятия по линии МНМ УППКБП	2014	2015	2016*
Проверки по линии МНМ УППКБП	5	10	5
Координируемые миссии ИКАО по валидации (ICVM)	15	18	9
Дистанционные валидации	15	21	7
Семинары/практикумы	12	10	7
Всего	47	59	28

* Согласно данным на 8 июля 2016 года.

1.3 В настоящем докладе использованы данные системы OLF МНМ УППКБП (<http://icao.int/usoap/>). Система OLF является главным инструментом для сбора, непрерывного мониторинга и представления данных МНМ УППКБП. Кроме того, в данном докладе также использованы результаты различных видов анализа данных МНМ УППКБП, полученных в рамках платформы Комплексной системы по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов ИКАО (iSTARS/SPACE на сайте <http://www.icao.int/safety/iStars>).

1.4 Мероприятия по линии МНМ УППКБП, проведенные в отчетный период с 1 января 2013 года по 31 декабря 2015 года (в том числе проверки в рамках МНМ, ICVM и мероприятия по дистанционной валидации), показали, что среднемировой уровень EI увеличился с 61,64 % до 63,22 %.

2. ГЛОБАЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ПО КРИТИЧЕСКИМ ЭЛЕМЕНТАМ

2.1 По состоянию на конец 2015 года КЭ-4 *"Квалифицированный технический персонал"* по-прежнему остается критическим элементом с самым низким уровнем эффективной реализации (EI) в глобальном масштабе, а КЭ-1 *"Основное авиационное законодательство"* – критическим элементом с самым высоким уровнем EI. За трехлетний отчетный период уровень EI для всех критических элементов, от КЭ-1 до КЭ-5, повысился. Однако уровни EI по всем критическим элементам, связанным с фактическим внедрением в государстве системы контроля за обеспечением безопасности полетов, т. е. КЭ-6 *"Обязательства по выдаче свидетельств, сертификации, выдаче разрешений и/или утверждению"*, КЭ-7 *"Обязательства по наблюдению"* и КЭ-8 *"Разрешение проблем безопасности полетов"*, снизились.

2.2 Снижение уровней EI было вызвано рядом факторов. Один из них заключается в том, что в некоторых государствах, где установленная система контроля за обеспечением безопасности полетов не была достаточно устойчивой, было замечено ухудшение этой системы. Это произошло, в частности, там, где государство не смогло удержать некоторую часть своего квалифицированного и опытного технического персонала. Некоторые другие государства прошли через период нестабильности, что оказало воздействие на систему, установленную внутри ВГА. Наконец, уровень авиационной деятельности в некоторых государствах существенно вырос при отсутствии достаточной укомплектованности ВГА персоналом для эффективного выполнения всех необходимых мероприятий по дополнительной сертификации, наблюдению и обеспечению соблюдения требований.

2.3 Еще одним фактором, который способствовал снижению уровня EI для КЭ-6, КЭ-7 и КЭ-8, стала неспособность некоторых государств обеспечить реализацию новых или измененных SARPS своими поставщиками обслуживания, что в обычном случае требует не только внесения поправок в нормативные положения, но и дополнительных оценок в ходе первоначального утверждения, а также постоянного проведения надзорных мероприятий.

2.4 Критические элементы с наибольшим увеличением уровня EI за трехлетний отчетный период – это КЭ-4 и КЭ-5 *"Технический инструктивный материал, средства и предоставление критической для обеспечения безопасности полетов информации"*. В этот период ИКАО смогла провести валидацию (путем как мероприятий на местах, так и дистанционных) создания документации по подготовке персонала, такой как политика и программы подготовки, а также учреждения государствами соответствующих процедур. Как правило, эти вопросы поддаются решению наиболее простым и быстрым путем (т. е. представляют собой "низко висящие плоды"), который, в отличие от внесения поправок в нормативные положения или законодательство, как правило, не требует длительных процессов составления текстов, консультаций и распространения.

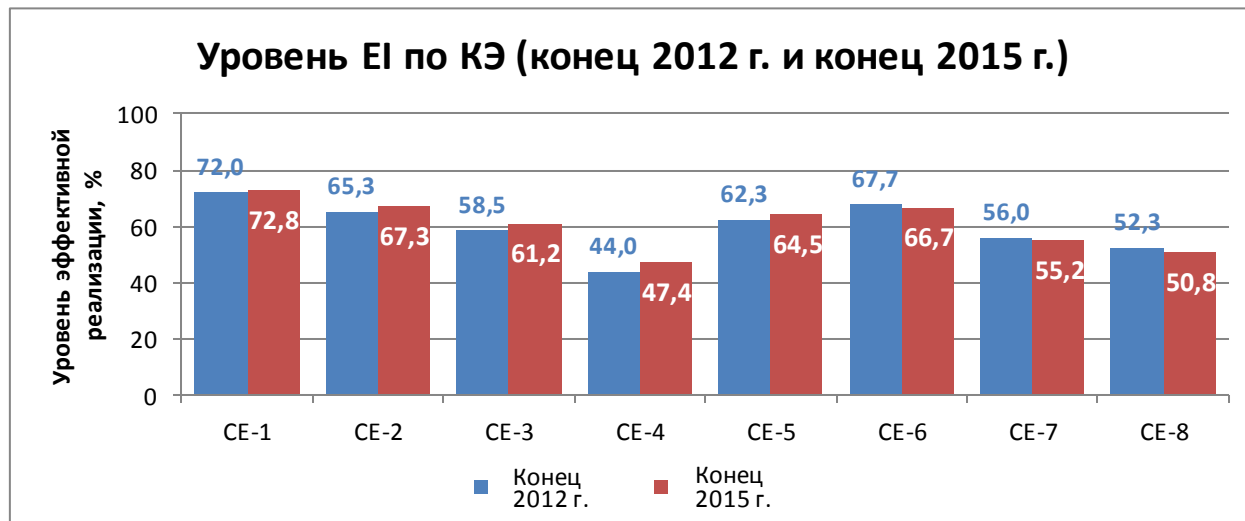


Рис. А-1. Среднемировой уровень эффективной реализации (EI) по критическим элементам (КЭ)

3. ГЛОБАЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ПО ОБЛАСТЯМ ПРОВЕРОК

3.1 По состоянию на конец 2015 года глобальный уровень EI был самым низким в трех областях проверок: AIR, ANS и AGA, отчасти за счет того факта, что ИКАО приступила к проведению проверок в рамках УППКБП по этим направлениям только в 2005 году (в отличие от областей PEL, OPS и AIR, где проверки начались в 1999 году). AIR остается областью с самым высоким, а AIR – с самым низким уровнем EI. За трехлетний отчетный период глобальный уровень EI в областях AIR, AIR, ANS и AGA повысился, а в PEL и OPS несколько снизился. Самое значительное повышение уровня EI имело место в области ANS.

3.2 Подробный анализ результатов МНМ УППКБП, включая изменения и улучшения в показателе EI государств, представлен в Докладе о результатах МНМ УППКБП, размещенном по адресу <https://portal.icao.int/icao-net/safetyoversight/Pages/default.aspx>.

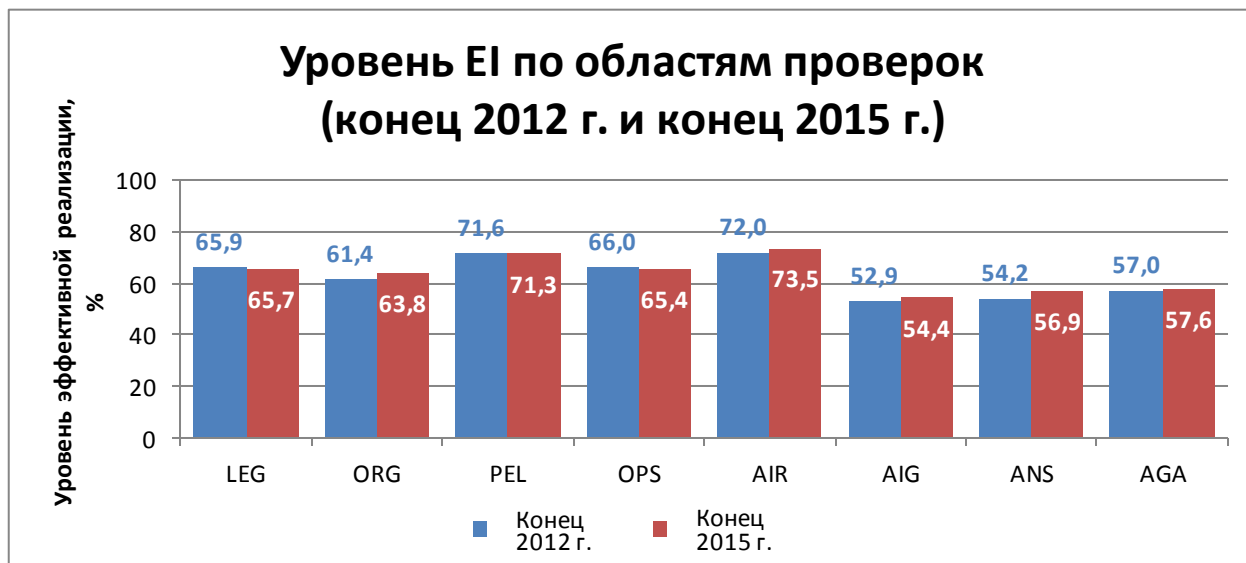


Рис. А-2. Среднемировой уровень эффективной реализации (EI) по областям проверок

— КОНЕЦ —