



ИКАО

# Doc 10161

## Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов

2023–2025



Утверждено и опубликовано с санкции Генерального секретаря

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ





| ИКАО

# Doc 10161

## Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов

2023–2025

Утверждено и опубликовано с санкции Генерального секретаря

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

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

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО [www.icao.int](http://www.icao.int).

*Издание первое, 2023 г.*

**Дос 10161, Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов**

Номер заказа: 10161

ISBN 978-92-9275-169-2 (печатная версия)

© ИКАО, 2023

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в какой форме и никакими средствами без предварительного письменного разрешения Международной организации гражданской авиации.





## ПРЕДИСЛОВИЕ

*Глобальный план обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Дос 10004) представляет собой глобальную стратегию постоянного повышения уровня безопасности полетов. Цель ГПБП заключается в неуклонном уменьшении числа погибших в авиационных происшествиях и риска гибели людей путем предоставления руководящих принципов, касающихся выработки согласованной стратегии обеспечения безопасности полетов. Безопасная, надежная и устойчивая авиационная система способствует экономическому развитию государств и отраслей промышленности. ГПБП содействует эффективному внедрению государственных программ по безопасности полетов, включая государственные системы контроля за обеспечением безопасности полетов, применению основанного на оценке риска подхода к управлению безопасностью полетов, а также использованию скоординированного подхода к сотрудничеству между государствами, регионами (т.е. группой государств и/или организаций, осуществляющих совместную деятельность, направленную на повышение уровня безопасности полетов в географическом районе) и отраслью. Он определяет концептуальные рамки разработки и внедрения региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов (РПБП и НПБП).

Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов, ранее содержавшаяся в ГПБП, обновлена с учетом положений ГПБП издания 2023-2025 гг. и в настоящее время публикуется в качестве отдельного документа *Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов* (Дос 10161). Эта дорожная карта представляет собой план действий, призванный оказать помощь авиационному сообществу в разработке РПБП и НПБП с учетом целей ГПБП посредством использования всеми заинтересованными сторонами общей структурированной системы критериев. Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов определяет конкретные инициативы по повышению безопасности полетов (SEI), связанные с целями и задачами ГПБП и глобальными категориями событий повышенного риска (G-HRC). Каждая SEI предусматривает реализацию комплекса мер, которые могут быть использованы заинтересованными сторонами при разработке и реализации конкретных планов действий. Регионам и государствам, совместно с отраслью, следует использовать эту дорожную карту для оказания поддержки реализации или дополнения, в соответствующих случаях, региональных и национальных мероприятий в сфере управления безопасностью полетов и разработки конкретных SEI, призванных оказать помощь в реализации стратегии, предусмотренной их соответствующими РПБП и НПБП. Использование глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов в качестве основы для РПБП и НПБП усиливает координацию, результатом которой становится понижение степени несоответствия и дублирования деятельности.

Настоящее руководство следует использовать совместно с *Глобальным планом обеспечения безопасности полетов* (Дос 10004), *Руководством по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов* (Дос 10131) и *Руководством по мониторингу внедрения региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов* (Дос 10162).

Содержание настоящего руководства разработано на основе материалов, подготовленных экспертами ведомств гражданской авиации, отрасли и региональных и международных организаций; впоследствии оно прошло масштабную оценку специалистами с учетом замечаний, полученных от экспертного сообщества. ИКАО с признательностью отмечает вклад Исследовательской группы ИКАО по Глобальному плану обеспечения безопасности полетов (GASP-SG) и отдельных экспертов, которые оказывали поддержку, осуществляли консультирование и предоставляли материалы.





# ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
<b>Глоссарий</b> .....	<b>ix</b>
<b>Сокращения и акронимы</b> .....	<b>xi</b>
<b>Глава 1. Введение</b> .....	<b>1-1</b>
1.1 Исходная информация .....	1-1
1.2 Цель.....	1-2
1.3 Сфера применения .....	1-2
<b>Глава 2. Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов</b> .....	<b>2-1</b>
2.1 Структура дорожной карты .....	2-1
2.2 Дорожная карта решения организационных проблем (ORG) .....	2-2
2.3 Дорожная карта снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов (OPS) .....	2-3
2.4 Надлежащая инфраструктура для обеспечения безопасности полетов .....	2-4
2.5 Шаблон дорожной карты .....	2-4
2.6 Как пользоваться дорожной картой для разработки плана действий, являющегося составной частью РПБП или НПБП .....	2-4
<b>Добавление А. Дорожная карта решения организационных проблем (ORG)</b> .....	<b>Доб А-1</b>
<b>Добавление В. Дорожная карта снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов (OPS)</b> .....	<b>Доб В-1</b>
<b>Добавление С. Цели, задачи и показатели ГПБП</b> .....	<b>Доб С-1</b>
<b>Добавление D. SEI дорожной карты и цели ГПБП</b> .....	<b>Доб D-1</b>



## ГЛОССАРИЙ

**Адекватный.** Состояние выполнения минимальных требований; удовлетворительный; приемлемый; достаточный.

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

**Вопрос, вызывающий значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC).** Имеет место, когда государство позволяет владельцу разрешения или утверждения осуществлять связанные с ним права, несмотря на то, что минимальные требования, установленные государством и Стандартами Приложений к Конвенции, не выполняются, в результате чего возникает непосредственный риск для безопасности полетов международной гражданской авиации.

**Государственная программа по безопасности полетов (ГосПБП).** Единый комплекс правил и видов деятельности, нацеленных на повышение безопасности полетов.

**Данные о безопасности полетов.** Определенный набор фактов или значимых результатов, касающихся безопасности полетов и полученных из различных связанных с авиацией источников, которые используются для поддержания или повышения уровня безопасности полетов.

*Примечание. Сбор таких данных о безопасности полетов осуществляется в ходе связанных с безопасностью полетов мероприятий проактивного или реагирующего характера, включая, в частности:*

- a) расследования авиационных происшествий или инцидентов;
- b) отчетность в области безопасности полетов;
- c) представление данных о поддержании летной годности;
- d) мониторинг эксплуатационных характеристик;
- e) инспекции, проверки, обследования; или
- f) исследования и обзоры состояния безопасности полетов.

**Инициатива по повышению безопасности полетов (SEI).** Одно или несколько действий, направленных на устранение или снижение эксплуатационных рисков для безопасности полетов или на устранение выявленной проблемы в области обеспечения безопасности полетов.

**Информация о безопасности полетов.** Обработанные, организованные или проанализированные в конкретном контексте данные о безопасности полетов с тем, чтобы сделать их пригодными для целей управления безопасностью полетов.

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

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

**Область проверки.** Одна из восьми областей проверки в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), т. е. основное авиационное законодательство и нормативные акты гражданской авиации (LEG), организация гражданской авиации (ORG), выдача свидетельств авиационному персоналу и подготовка кадров (PEL), производство полетов воздушных судов (OPS), летная годность воздушных судов (AIR), расследование авиационных происшествий и инцидентов (AIG), аэронавигационное обслуживание (ANS), аэродромы и наземные средства (AGA).

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

**Показатель эффективности обеспечения безопасности полетов.** Основанный на данных параметр, используемый для мониторинга и оценки эффективности обеспечения безопасности полетов.

**Проверка состояния безопасности полетов.** Запрашиваемая и оплачиваемая государством (на основе возмещения расходов) проверка, осуществляемая в рамках МНМ УППКБП. Государство определяет масштабы и сроки проведения проверки состояния безопасности полетов. См. также определение термина "Проверка".

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

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

**Система управления безопасностью полетов (СУБП).** Системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, обязанности, руководящие принципы и процедуры.

**Целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полетов.** Планируемая или предполагаемая государством или поставщиком обслуживания целевая установка для показателя эффективности обеспечения безопасности полетов на заданный период, отражающая цели в области безопасности полетов.

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

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

**Эффективность обеспечения безопасности полетов.** Достигнутый государством или поставщиком обслуживания уровень безопасности полетов, определяемый установленными ими целевыми уровнями эффективности обеспечения безопасности полетов и показателями эффективности обеспечения безопасности полетов.

---

## СОКРАЩЕНИЯ И АКРОНИМЫ

АЕСБ	Агентство европейского союза по безопасности полетов
ВП	Вопрос протокола
ГАНП	Глобальный аэронавигационный план
ГосПБП	Государственная программа по безопасности полетов
ГПБП	Глобальный план обеспечения безопасности полетов
ЕАБП	Европейское агентство по безопасности полетов
ЕВРОКОНТРОЛЬ	Европейская организация по безопасности воздушной навигации
ИАТА	Международная ассоциация воздушного транспорта
ИККАИА	Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности
КАНСО	Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации
КЭ	Критический элемент
МНМ	Механизм непрерывного мониторинга
МСА	Международный совет аэропортов
МСДА	Международный совет деловой авиации
НПБП	Национальный план обеспечения безопасности полетов
ОВД	Обслуживание воздушного движения
ООН	Организация Объединенных Наций
ОрВД	Организация воздушного движения
ПАНО	Поставщик аэронавигационного обслуживания
ПКД	План корректирующих действий
РПБП	Региональный план обеспечения безопасности полетов
СУБП	Система управления безопасностью полетов
УППКБП	Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
ФАУ	Федеральное авиационное управление Соединенных Штатов Америк
ANS	Аэронавигационное обслуживание
APV	Схема захода на посадку с вертикальным наведением
ASIAP	Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов
BARS	Базовый стандарт авиационного риска
BBB	Базовые фундаментальные блоки
CAST	Группа по безопасности полетов коммерческой авиации
CICTT	Группа CAST/ИКАО по общей классификации
CFIT	Столкновение исправного воздушного судна с землей
COSCAP	Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации
EI	Эффективное выполнение
FSF	Фонд безопасности полетов
HRC	Категория событий повышенного риска
GASP-SG	Исследовательская группа по глобальному плану обеспечения безопасности полетов
G-HRC	Глобальная категория событий повышенного риска

---

IOSA	Программа ИАТА по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
IS-BAO	Международный стандарт производства полетов воздушных судов деловой авиации
ISAGO	Программа ИАТА по проведению проверок безопасности наземных операций
ISSG	Отраслевая группа по стратегии обеспечения безопасности полетов
iSTARS	Комплексная система по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов
LOC-I	Потеря управления в полете
MAC	Столкновение в воздухе
MTF	Многодисциплинарная специальная группа
N-HRC	Национальная категория событий повышенного риска
OLF	Онлайновые ресурсы
PANS	Правила аэронавигационного обслуживания
PIRG	Региональная группа планирования и осуществления проектов
RE	Выезд за пределы ВПП
RI	Несанкционированный выезд на ВПП
R-HRC	Региональная категория событий повышенного риска
RAIO	Региональная организация по расследованию авиационных происшествий Выезд и инцидентов
RASG	Региональная группа по обеспечению безопасности полетов
RSOO	Региональная организация по осуществлению электронного контроля за обеспечением безопасности полетов
SAFE	Фонд безопасности полетов
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика
SCAN	Сеть совместной помощи в области безопасности полетов
SDCPS	Система сбора и обработки данных о безопасности полетов
SEI	Инициативы по повышению безопасности полетов
SM ICG	Группа международного сотрудничества по управлению безопасностью полетов
SPI	Показатель эффективности обеспечения безопасности полетов
SSC	Вопрос, вызывающий значительную обеспокоенность в области безопасности полетов

---

# Глава 1

## ВВЕДЕНИЕ

### 1.1 ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1.1 В мае 2005 года на совещании с представителями отрасли была определена потребность в расширении Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) в целях предоставления всем заинтересованным сторонам общей системы ориентиров. Такой план позволил бы применять более проактивный подход к обеспечению безопасности полетов и помог бы скоординировать и направить политику и инициативы в области безопасности полетов во всем мире на снижение риска авиационных происшествий в коммерческой авиации. В то время было решено, что представители отрасли, входившие в Отраслевую группу по стратегии обеспечения безопасности полетов (ISSG), совместно с ИКАО разработают общий подход к обеспечению безопасности полетов. Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов, разработанная ISSG, послужила основой для ГПБП издания 2007 года. В марте 2006 года ИКАО провела Конференцию генеральных директоров гражданской авиации (DGCA/06) по глобальной стратегии в области безопасности полетов, которая приветствовала разработку глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов и рекомендовала ИКАО разработать комплексный подход к реализации SEI на основе этой дорожной карты. Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов обеспечит глобальные рамки координации политики и инициатив в области безопасности полетов.

1.1.2 В 2013 году на своей 38-й сессии Ассамблея призвала ИКАО завершить разработку глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов в поддержку ГПБП. Вторая конференция высокого уровня по безопасности полетов, состоявшаяся в 2015 году (HLSC 2015), согласилась с тем, что ИКАО необходимо в сотрудничестве с государствами, региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG), партнерами в области обеспечения безопасности полетов и авиационной отраслью разработать глобальную дорожную карту обеспечения безопасности полетов в поддержку ГПБП

1.1.3 В 2015 году ИКАО создала Группу по разработке дорожной карты реализации Глобального плана обеспечения безопасности полетов (GASPRG) для проведения необходимой работы по оказанию помощи ИКАО в обновлении ГПБП, в частности в связи с разработкой новой глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов в поддержку реализации ГПБП. В состав GASPRG вошли эксперты в данной области от государств, регионов и отрасли. В ее работе принимали участие все организации, которые ранее сотрудничали в рамках ISSG. В ГПБП издания 2017–2019 гг. содержалась информация о принятии новой глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов, разработанной GASPRG для оказания помощи авиационному сообществу в достижении целей, указанных в ГПБП. В нем была приведена структурированная общая система ориентиров для всех соответствующих заинтересованных сторон, государств, регионов и отрасли.

1.1.4 В ГПБП издания 2020–2022 гг. изложены новые цели, задачи и показатели в соответствии с Повесткой дня в области устойчивого развития на период до 2030 года Организации Объединенных Наций. Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов обновлялась и расширялась с учетом организационных проблем и эксплуатационных рисков для безопасности полетов. ГПБП издания 2020–2022 гг. был разработан при оказании содействия со стороны Исследовательской группы ГПБП (GASP-SG), представлявшей собой объединенную группу экспертов, в состав которой вошли представители отрасли и регламентирующих органов, созданную ИКАО вместо GASPRG, для обеспечения того, чтобы план и его содержание отражали потребности авиационного сообщества на международном, региональном и национальном уровнях.

1.1.5 На основе информации, полученной относительно издания ГПБП 2023-2025гг., глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов была издана в качестве отдельного руководства, которому был присвоен номер документа и номер заказа ИКАО. Такое изменение было сделано с целью публикации двух различных документов: *Глобального плана обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Doc 10004), являющегося документом высокого уровня, в котором изложена глобальная стратегия обеспечения безопасности полетов, и *Глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов* (Doc 10161), содержащей подробные инструктивные указания по разработке планов действий с указанием конкретных инициатив по повышению безопасности полетов (SEI) для их включения в региональные и национальные планы обеспечения безопасности полетов (РПБП и НПБП).

1.1.6 Для публикации этого первого издания Группа GASP-SG проанализировала глобальную дорожную карту обеспечения безопасности полетов с целью обновления ее содержания с учетом пересмотренных целей и задач ГПБП. В настоящем документе отражено содержание ГПБП издания 2023-2025гг. В рамках пересмотра были обновлены SEI, предусматривающие принятие мер, направленных на оказание поддержки в реализации каждой цели и задачи ГПБП, а также учет глобальных категорий событий повышенного риска (G-HRC).

## 1.2 ЦЕЛЬ

1.2.1 ГПБП содержит описание глобальной стратегии неуклонного повышения уровня безопасности полетов. Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов выполняет роль плана действий, призванного помочь авиационному сообществу в разработке РПБП и НПБП в соответствии с целями ГПБП, предоставляя всем заинтересованным сторонам общую структурированную систему ориентиров.

1.2.2 Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов представляет собой план действий и определяет порядок достижения целей и задач, предусмотренных стратегией. В глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов выделяются конкретные SEI, связанные с целями и задачами ГПБП, а также G-HRC. Каждая SEI включает ряд шагов, которые могут быть предприняты заинтересованными сторонами для разработки и реализации конкретных планов действий. Регионам и государствам в сотрудничестве с отраслью следует использовать дорожную карту для оказания поддержки или дополнения, по мере необходимости, региональной и национальной деятельности по управлению безопасностью полетов и разрабатывать конкретные SEI, направленные на поддержку реализации стратегии, предусмотренной соответственно их РПБП и НПБП.

1.2.3 Использование глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов в качестве основы для региональных и национальных планов действий по обеспечению безопасности полетов повышает их согласованность, уменьшая, таким образом, количество несоответствий и случаев дублирования деятельности.

1.2.4 Настоящее руководство следует использовать совместно с *Глобальным планом обеспечения безопасности полетов* (Doc 10004), *Руководством по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов* (Doc 10131) и *Руководством по мониторингу внедрения региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов* (Doc 10162). В ГПБП содержатся инструктивный материал и практическая информация, дополняющие этот план и способствующие разработке и реализации РПБП и НПБП. Более подробная информация, касающаяся инструктивного материала и инструментария, связанного с реализацией ГПБП, размещена на веб-сайте ИКАО по адресу: [www.icao.int/gasp](http://www.icao.int/gasp).

## 1.3 СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

Содержание настоящего руководства представляет собой инструктивный материал, который не следует рассматривать в качестве единственного средства разработки и реализации SEI, являющихся составной частью региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов. Государствам следует учитывать конкретные требования в своем регионе и, в соответствующих случаях, осуществлять свою деятельность с учетом положений РПБП и региональных SEI.



## Глава 2

# ГЛОБАЛЬНАЯ ДОРОЖНАЯ КАРТА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

### 2.1 СТРУКТУРА ДОРОЖНОЙ КАРТЫ

2.1.1 Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов определяет конкретные SEI, связанные с задачами и целями ГПБП, а также G-HRC. Поддержку реализации каждой SEI обеспечивает принятие комплекса соответствующих мер. В дорожной карте предусмотрены конкретные SEI, предназначенные для трех различных групп заинтересованных сторон: отдельных государств, регионов и отрасли. Успешная реализация SEI, предусмотренных дорожной картой, зависит от тесного сотрудничества и взаимодействия всех ключевых заинтересованных сторон. К ключевым авиационным заинтересованным сторонам в частности относятся: ИКАО, государства, региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG), региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), региональные организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO), программы совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) и отрасль. Региональные группы планирования и осуществления проектов (PIRG) также играют ключевую роль, осуществляя координацию деятельности с RASG.

*Примечание 1. В контексте ГПБП и дорожной карты термин "регион" означает группу государств и/или организаций, осуществляющих совместную деятельность в целях повышения уровня безопасности полетов в географическом районе.*

*Примечание 2. В контексте ГПБП и дорожной карты термин "отрасль" относится к поставщикам обслуживания, например: к эксплуатантам самолетов или вертолетов; утвержденным организациям по техническому обслуживанию; организациям, ответственным за конструкцию типа или изготовление воздушных судов, двигателей или воздушных винтов; утвержденным учебным организациям; поставщикам обслуживания воздушного движения (ОВД) и эксплуатантам аэродромов, а также к неправительственным организациям (например, к международным организациям) и другим органам, которые, в соответствующих случаях, являются частью авиационной отрасли.*

2.1.2. Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов состоит из двух частей:

а) *Организационные проблемы* – эта часть дорожной карты (называемая дорожной картой решения организационных проблем (ORG) и представленная в добавлении А) содержит SEI для достижения целей (и соответствующих задач) ГПБП, относящихся к возможностям государства по контролю за обеспечением безопасности полетов и реализации государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП), а также к внедрению отрасли СУБП, и состоит в соответствии с целями ГПБП из двух вполне определенных компонентов, предназначенных для выполнения обязательств, связанных с управлением безопасностью полетов:

- 1) государственные системы контроля за обеспечением безопасности полетов;
- 2) ГосПБП, включая СУБП поставщиков обслуживания.

- б) *Эксплуатационные риски для безопасности полетов* – эта часть дорожной карты (называемая дорожной картой снижения рисков для безопасности полетов (OPS) и представленная в добавлении В) содержит SEI для достижения целей (и соответствующих задач) ГПБП, относящихся к постоянному снижению эксплуатационных рисков для безопасности полетов и принятию мер по устранению проблем G-HRC, о которых говорится в ГПБП.

*Примечание. Несмотря на то, что в дорожной карте SEI, направленные на решение возникающих проблем, не содержатся, их следует учитывать в рамках РПБП или НПБП. Дополнительный инструктивный материал, касающийся возникающих проблем, приводится в ГПБП.*

2.1.3 Для удобства пользования информация о целях и задачах, предусмотренных ГПБП издания 2023-2025 гг., приводится в добавлении С.

## 2.2 ДОРОЖНАЯ КАРТА РЕШЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ ПРОБЛЕМ (ORG)

2.2.1 Дорожная карта ORG состоит из двух компонентов, облегчающих ее использование, и подразделена на три горизонтальные графы, каждая из которых содержит SEI, предназначенные для государств, регионов и отрасли, как показано на рис. 2-1. SEI расположены в определенной последовательности и их следует реализовывать в хронологическом порядке. По мере завершения заинтересованными сторонами реализации каждой SEI, обозначенной на схеме цифрой в квадрате, они продвигаются по дорожной карте, тем самым содействуя достижению различных целей ГПБП. Каждая SEI имеет номер, соответствующий подробному описанию данной инициативы, приведенному в шаблоне дорожной карты (см. раздел 2.5).

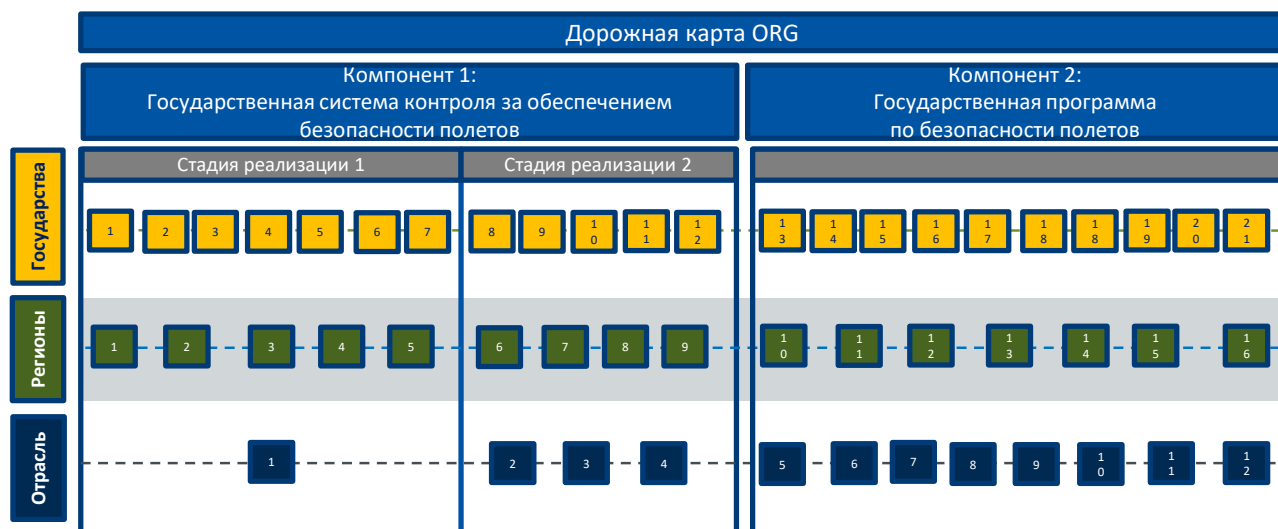


Рис. 2-1 Схема дорожной карты ORG

2.2.2 Компонент дорожной карты, относящийся к государственной системе контроля за обеспечением безопасности полетов, подразделен на две стадии реализации: стадия 1 предусматривает разработку структуры эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов согласно критическим элементам (КЭ) КЭ-1 – КЭ-5, а стадия 2 предусматривает разработку эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов согласно КЭ-6 – КЭ-8. В каждом шаблоне дорожной карты КЭ в скобках означают КЭ, по которым предпринимается конкретное действие.

2.2.3 Государства должны иметь действующие базовые элементы стадий 1 и 2 для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов, прежде чем переходить ко второму компоненту управления безопасностью полетов, который предусматривает внедрение ГосПБП и СУБП. Однако осуществление некоторых этапов внедрения ГосПБП возможно уже было начато в компоненте 1 в рамках создания эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (т. е. основы ГосПБП). Несмотря на разбивку дорожной карты на компоненты, SEI не следует рассматривать как изолированные мероприятия. Во многих случаях они взаимосвязаны и одновременно служат достижению нескольких целей. Таким образом SEI в дорожной карте ORG могут быть увязаны с несколькими целями и задачами ГПБП. В добавлении D приводятся таблицы, содержащие перечень SEI, относящихся к дорожной карте ORG, и задач ГПБП, решению которых они оказывают поддержку.

### **2.3 ДОРОЖНАЯ КАРТА СНИЖЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РИСКОВ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (OPS)**

2.3.1 Дорожная карта OPS касается эксплуатационных рисков для безопасности полетов и основывается на G-HRC, указанных в ГПБП. Она содержит примеры конкретных SEI для каждой из пяти G-HRC: столкновение исправного воздушного судна с землей; потеря управления в полете; столкновение в воздухе; выезд за пределы ВПП и несанкционированный выезд на ВПП. Государствам, регионам и отрасли следует использовать эту часть дорожной карты OPS для разработки плана по снижению рисков, связанных с этими G-HRC, при их принятии в качестве национальных и региональных HRC (N-HRC и R-HRC). В отличие от дорожной карты ORG, дорожная карта OPS не подразделена на компоненты или этапы. SEI могут реализоваться параллельно. Все SEI, предусмотренные дорожной картой OPS, вносят непосредственный вклад в достижение цели 1 ГПБП, заключающейся в постоянном снижении эксплуатационных рисков для безопасности полетов посредством устранения G-HRC. В этой связи в отличие от дорожной карты ORG отсутствует возможность определения связей между SEI дорожной карты OPS и задачами ГПБП.

2.3.2 Изложенные в дорожной карте OPS SEI считаются инициативами, способствующими повышению безопасности полетов во всем мире, и могут применяться в отношении всех государств, регионов и отрасли. Их следует реализовывать для снижения рисков, связанных с G-HRC. Дорожная карта OPS определяет SEI для каждой G-HRC. Это не исчерпывающий перечень. Заинтересованным сторонам следует проанализировать самую последнюю версию РПБП на предмет определения R-HRC, применимых к их региону. Заинтересованным сторонам следует также проанализировать данные и отчеты для валидации эффективности реализованных SEI. Для создания возможностей сбора данных и проведения анализов следует внедрить ГосПБП и СУБП (см. SEI в дорожной карте ORG). Затем заинтересованные стороны могут установить способствующие факторы из анализа данных. В дорожной карте OPS приводятся конкретные примеры потенциальных способствующих факторов. Их перечень не является исчерпывающим, и их возможно нельзя отнести ко всем заинтересованным сторонам или эксплуатационным условиям. Исходя из указанного анализа, заинтересованным сторонам, возможно, потребуется разработать и реализовать новые SEI для снижения дополнительных рисков. Заинтересованным сторонам следует оценить эффективность SEI, и им, возможно, потребуется уточнить их в связи с изменениями, которые могут привести новые опасные факторы. SEI, относящиеся к R-HRC или N-HRC и другим эксплуатационным рискам для безопасности полетов в регионе или государстве, следует включать в планы действий, являющиеся составной частью РПБП или НПБП.

2.3.3 Дорожная карта OPS не заменяет меры по управлению рисками для безопасности полетов, которые государствам необходимо принимать в рамках своей ГосПБП, а поставщикам обслуживания с помощью своей СУБП. Основанный на управлении безопасностью полетов подход к определению N-HRC или R-HRC может привести к успешной реализации стратегии снижения рисков. После внедрения ГосПБП и СУБП в соответствии с Приложением 19 "Управление безопасностью полетов" и достижения определенного уровня развития с точки зрения анализа данных о безопасности полетов заинтересованные стороны могут доработать свои SEI по отношению к G-HRC, соответствующим их эксплуатационным условиям. Дорожную карту OPS дополняет компонент дорожной карты ORG, относящийся к ГосПБП и СУБП, что позволяет осуществлять процессы управления рисками для безопасности полетов и обеспечения безопасности полетов.

## 2.4 НАДЛЕЖАЩАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Цель 6 ГПБП, касающаяся необходимости наличия надлежащей инфраструктуры для обеспечения безопасности полетов, должна достигаться за счет координации деятельности PIRG и RASG. Реализовать эту цель можно на основе использования критериев, определяемых базовыми фундаментальными блоками, предусмотренными *Глобальным аэронавигационным планом* (ГАНП, Дос 9750). Поэтому в отношении этой цели в глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов какие-либо SEI не предусмотрены.

*Примечание. Дополнительная информация о системе ВВВ содержится в Глобальном аэронавигационном плане (ГАНП, Дос 9750), а также размещена на веб-сайте ИКАО по адресу: <http://www4.icao.int/ganpportal>.*

## 2.5 ШАБЛОН ДОРОЖНОЙ КАРТЫ

Все SEI дорожной карты представлены в формате стандартизированного шаблона дорожной карты", который охватывает следующие элементы:

- a) *SEI*. Описание конкретной инициативы по повышению безопасности полетов;
- b) *Заинтересованная сторона*. Субъект, которому адресована SEI (государства, регионы или отрасль);
- c) *Действия*. Описание задач, требуемых для реализации SEI;
- d) *Справочный материал*. Документы, инструментарий, учебные курсы и другие источники информации, которые могут помочь заинтересованным сторонам реализовать SEI и предпринять соответствующие действия.

## 2.6 КАК ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ДОРОЖНОЙ КАРТОЙ ДЛЯ РАЗРАБОТКИ ПЛАНА ДЕЙСТВИЙ, ЯВЛЯЮЩЕГОСЯ СОСТАВНОЙ ЧАСТЬЮ РПБП ИЛИ НПБП

2.6.1 Инструктивный материал, касающийся использования глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов для разработки плана действий, являющегося составной частью РПБП или НПБП, содержится в *Руководстве по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов* (Дос 10131). Это руководство размещено на веб-сайте ИКАО по адресу: [www.icao.int/gasp](http://www.icao.int/gasp).

2.6.2 В главе 2 Дос 10131 содержится инструктивный материал, касающийся процесса разработки НПБП, который может быть использован для:

- a) определения процесса разработки плана обеспечения безопасности полетов, включая методы идентификации SEI для РПБП или НПБП;
- b) рассмотрения вопроса об увязке НПБП и ГосПБП;
- c) мониторинга внедрения и эффективности реализации этого плана;
- d) подготовки отчетов об эффективности мер по обеспечению безопасности полетов, включая методы представления отчетов группам RASG отдельными государствами.

2.6.3 В рамках этапов 6 и 7 процесса разработки НПБП (см. главу 2 Doc 10131) излагается порядок проведения анализа недостатков в целях определения SEI, основанных на глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов, и разработки приоритизированного перечня SEI, который станет основой плана действий, направленного на достижение национальных или региональных целей (и соответствующих задач), предусмотренных РПБП или НПБП. До начала использования дорожной карты рекомендуется изучить эту главу.

---



## Добавление А

# ДОРОЖНАЯ КАРТА РЕШЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ ПРОБЛЕМ (ORG)

### ЧАСТЬ 1. ГОСУДАРСТВА

#### КОМПОНЕНТ 1. ГОСУДАРСТВЕННАЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

#### СТАДИЯ РЕАЛИЗАЦИИ 1. СОЗДАНИЕ СТРУКТУРЫ ДЛЯ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (КЭ-1–КЭ-5)

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-1. Последовательное внедрение SARPS ИКАО на национальном уровне
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> 1А. Проводить работу на национальном уровне по решению в приоритетном порядке вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов</li><li><input type="checkbox"/> 1В. Принимать меры по всем вопросам протокола (ВП) в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП</li><li><input type="checkbox"/> 1С. 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)</li><li><input type="checkbox"/> 1D. Повысить в национальном масштабе уровень соблюдения SARPS ИКАО и показатель EI по КЭ на национальном уровне (КЭ-1–КЭ-5)</li><li><input type="checkbox"/> 1Е. Установить порядок выявления различий с SARPS ИКАО (КЭ-2)</li></ul>
Справочный материал	1А и 1D <ul style="list-style-type: none"><li>— Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой"</i></li><li>— Дос 9735. <i>Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i></li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>— Информация о проверках состояния безопасности полетов <a href="#">iSTARS</a> (необходимо иметь доступ к защищенному portalу ИКАО)</li></ul> <p>1В, 1С и 1D</p> <ul style="list-style-type: none"><li>— Doc 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой"</i></li><li>— <a href="#">Авиационные правила Канады</a></li><li>— <a href="#">Австралийские правила по безопасности полетов гражданской авиации</a></li><li>— <a href="#">Европейские правила по безопасности полетов</a></li><li>— <a href="#">Правила Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки</a></li><li>— <a href="#">Справочные документы ИКАО</a></li><li>— <a href="#">IMPLEMENT</a></li><li>— <a href="#">iSTARS</a> брифинги для государств по безопасности полетов в (необходимо иметь доступ к защищенному portalу ИКАО)</li><li>— <a href="#">Латиноамериканские правила гражданской авиации</a></li><li>— <a href="#">Типовые правила гражданской авиации</a></li><li>— <a href="#">Правила ведомства гражданской авиации Новой Зеландии</a></li><li>— <a href="#">МНМ УППКБП ИКАО</a></li></ul>
--	--



Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-2. Создание всеобъемлющей структуры нормативного надзора
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="518 401 1443 527">□ 2А. Создать и обеспечивать функционирование независимого полномочного органа по нормативному надзору, что включает разделение надзорных функций и функций предоставления обслуживания, если таковые включены в структуру указанного полномочного органа (КЭ-3)</li> <li data-bbox="518 562 1443 716">□ 2В. Создать эффективную систему для разработки технического инструктивного материала и средств и предоставлять важную с точки зрения безопасности полетов информацию, необходимую техническому персоналу для эффективного выполнения своих функций по контролю за обеспечением безопасности полетов (КЭ-5)</li> <li data-bbox="518 751 1443 846">□ 2С. Создать эффективную систему привлечения, набора, подготовки и удержания квалифицированного персонала в достаточном количестве для осуществления нормативного надзора (см. SEI-5) (КЭ-3 и КЭ-4)</li> </ul>
Справочный материал	<p data-bbox="518 856 553 888">2А</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="518 919 1443 1045">— Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой"</i></li> </ul> <p data-bbox="518 1081 607 1113">2В и 2С</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="518 1144 1443 1207">— <a href="#">Система ФАУ по подготовке инспекторов. Курс по летным стандартам (международным)</a></li> <li data-bbox="518 1243 1443 1306">— <a href="#">Одобренная ИКАО Государственная программа подготовки инспекторов по безопасности полетов</a></li> <li data-bbox="518 1341 1443 1362">— <a href="#">Каталог курсов ИКАО в рамках глобальной системы авиационной подготовки</a></li> <li data-bbox="518 1398 1443 1419">— <a href="#">Глобальная система авиационной подготовки ИКАО</a></li> <li data-bbox="518 1455 1443 1476">— <a href="#">iSTARS</a></li> <li data-bbox="518 1512 1443 1617">— <a href="#">Программы перронных проверок (Оценка уровня безопасности полетов иностранных воздушных судов (SAFA)/Оценка уровня безопасности полетов воздушных судов местной авиации (SACA)</a></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-3. Создание независимого полномочного органа по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с Приложением 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов"
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 3А. Создать независимый полномочный орган по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с требованиями Приложения 13 (КЭ-1 и КЭ-3)</li> <li><input type="checkbox"/> 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 (КЭ-5)</li> <li><input type="checkbox"/> 3С. Создать эффективную систему привлечения, набора, подготовки и удержания квалифицированного персонала в достаточном количестве для проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов (см. SEI-5) (КЭ-3 и КЭ-4)</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p>3А</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов"</li> <li>— Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой"</i></li> </ul> <p>3В</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i></li> <li>— Дос 9756. <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i></li> <li>— Дос 9946. <i>Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i></li> <li>— Дос 9962. <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры</i></li> <li>— Дос 9973. <i>Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям</i></li> <li>— Дос 9998. <i>Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям</i></li> <li>— Дос 10053. <i>Руководство по защите информации о безопасности полетов, часть I "Защита записей о расследовании авиационных происшествий и инцидентов"</i></li> <li>— Дос 10062. <i>Руководство по учету аспектов безопасности в кабине при расследовании авиационных происшествий и инцидентов</i></li> <li>— Cir 315. <i>Опасности на местах авиационных происшествий</i></li> </ul> <p>3С</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Cir 298. <i>Руководящие принципы подготовки расследователей авиационных происшествий</i></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-4. Стратегическое распределение ресурсов для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 4А. Подтвердить исполнительные и правовые полномочия на получение и расходование финансовых ресурсов из государственных и прочих внешних источников (КЭ-1)</li> <li><input type="checkbox"/> 4В. Установить порядок планирования и распределения ресурсов с учетом организационной структуры компетентного органа, необходимой для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов (КЭ-2 и КЭ-3). Можно использовать SEI-1 и SEI-5 для определения требуемых ресурсов (КЭ-1 – КЭ-5)</li> <li><input type="checkbox"/> 4С. Получить устойчивый и постоянный источник финансирования, обеспечиваемый обязательствами со стороны национального руководства, руководства организации и других заинтересованных сторон (КЭ-1 – КЭ-3). Для мелкомасштабных и краткосрочных усовершенствований: <ul style="list-style-type: none"> <li>i) использовать Фонд безопасности полетов ИКАО (SAFE), Управление технического сотрудничества или другие средства в целях получения технической и финансовой помощи в координации с RASG/RSOO/региональным бюро ИКАО</li> <li>ii) обращаться за помощью к государствам, обладающим большим опытом, и другим заинтересованным сторонам в координации с RASG/RSOO/региональным бюро ИКАО</li> <li>iii) обращаться за помощью к источникам финансирования (Всемирный банк, Африканский банк развития и т. п.) в координации с RASG/RSOO/региональным бюро ИКАО</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> 4D. Разработать порядок оценки изменяющихся потребностей в ресурсах и поддерживать необходимую координацию с источниками ресурсов в целях совершенствования контроля за обеспечением безопасности полетов, как предусматривается в рамках компонента I настоящей дорожной карты (КЭ-1 – КЭ-3)</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— <a href="#">Фонд безопасности полетов ИКАО (safe)</a></li> <li>— <a href="#">Управление технического сотрудничества ИКАО</a></li> <li>— <a href="#">RASG</a></li> <li>— <a href="#">RSOO и COSCAP</a></li> <li>— <a href="#">Комплекс мер ИКАО по осуществлению (iPACK): оказание поддержки организациям гражданской авиации в оценке потребностей в подготовке персонала (TNA)</a></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-5. Квалифицированный технический персонал для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 5A. Создать эффективную систему для определения и отслеживания квалификации и подготовки имеющегося технического персонала (КЭ-4)</li> <li><input type="checkbox"/> 5B. Определить нехватку квалифицированного технического персонала и требования к подготовке, необходимой для осуществления полномочий по надзору (КЭ-4)</li> <li><input type="checkbox"/> 5C. Установить систему компенсаций для привлечения и удержания квалифицированного технического персонала (КЭ-4)</li> <li><input type="checkbox"/> 5D. Использовать возможности RSOO, RAIO или аналогичные средства для привлечения квалифицированного технического персонала, необходимого для выполнения тех функций, которые государство не может осуществлять самостоятельно (КЭ-4)</li> <li><input type="checkbox"/> 5E. Установить порядок планирования людских ресурсов в целях набора и удержания необходимого количества квалифицированного технического персонала (КЭ-4)</li> <li><input type="checkbox"/> 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 согласно функциям и обязанностям технического персонала (КЭ-4)</li> <li><input type="checkbox"/> 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)</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Дос 8335. <i>Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора</i></li> <li>— Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i></li> <li>— <a href="#">Одобренная ИКАО программа подготовки государственных инспекторов по безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Глобальная система</a> авиационной подготовки <a href="#">ИКАО</a></li> <li>— <a href="#">Комплекс мер ИКАО по осуществлению (iPASC): оказание поддержки организациям гражданской авиации в оценке потребностей в подготовке персонала (TNA)</a></li> </ul>

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-6. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях согласованного повышения уровня безопасности полетов
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 6А. Исходя из выявленных факторов опасности и недостатков в обеспечении безопасности полетов, создать механизм определения ключевых авиационных заинтересованных сторон и разработать план действий по устранению этих проблем в области обеспечения безопасности полетов (КЭ-1 – КЭ-5)</li> <li><input type="checkbox"/> 6В. Воспользоваться региональным механизмом контроля за обеспечением безопасности полетов или помощью другого компетентного государства, или организации для оказания поддержки государству, которое не может достичь целей 2 и 3 ГПБП</li> <li><input type="checkbox"/> 6С. Оказывать через государства, регионы и отрасль помощь другим государствам в разработке основного авиационного законодательства (с учетом SEI-1В) (КЭ-1)</li> <li><input type="checkbox"/> 6D. Оказывать через государства, регионы и отрасль помощь другим государствам в разработке национальных нормативных положений (КЭ-2)</li> <li><input type="checkbox"/> 6Е. Установить с привлечением RASG и/или RSOO систему наставничества/ взаимодействия, включая оказание государственной/отраслевой помощи, а также обмен передовой практикой и внутренними мерами контроля исполнения (КЭ-1 – КЭ-5, с упором на КЭ-3)</li> <li><input type="checkbox"/> 6F. Взаимодействовать с RASG и/или RSOO, другими государствами, ИКАО, совместными отраслевыми программами и/или техническими учебными заведениями для привлечения, набора и подготовки достаточного количества квалифицированного технического персонала и разработки стратегии его удержания (КЭ-4)</li> <li><input type="checkbox"/> 6G. Установить и реализовать во взаимодействии с другими государствами, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами порядок разработки и введения в действие технического инструктивного материала, средств и предоставления важной для безопасности полетов информации при том понимании, что эти материалы необходимо адаптировать с учетом национальных правил и эксплуатационной среды каждого государства (КЭ-5)</li> <li><input type="checkbox"/> 6Н. В ходе работы по совершенствованию контроля за обеспечением безопасности полетов взаимодействовать с RASG и/или RSOO в решении задач, связанных с национальными категориями повышенного риска</li> </ul>
Справочный материал	<p>6А–6G</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i></li> <li>— <a href="#">Управление технического сотрудничества ИКАО</a></li> <li>— <a href="#">RASG</a></li> <li>— <a href="#">RSOO и COSCAP</a></li> </ul> <p>6Н</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Добавление В "Дорожная карта OPS"</li> <li>— <a href="#">Библиотека ГПБП: региональные планы обеспечения безопасности полетов</a></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-7. Служить для ИКАО основным источником информации о безопасности полетов, предоставляя и обновляя соответствующие документы и записи
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	<input type="checkbox"/> 7А. Обновлять пункты плана корректирующих действий в рамках УППКБП <input type="checkbox"/> 7В. Заполнять и представлять контрольный перечень самооценки, основанный на ВП МНМ УППКБП <input type="checkbox"/> 7С. Заполнять и представлять вопросник об авиационной деятельности государства <input type="checkbox"/> 7D. Заполнять и представлять по электронной системе уведомления о различиях контрольные перечни соблюдения положений <input type="checkbox"/> 7Е. По мере необходимости своевременно обновлять документы и записи
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Дос 9735. <i>Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, разделы 2.8, 2.14 и 2.15</i></li> <li>— <a href="#">iSTARS</a></li> <li>— <a href="#">Компьютерное обучение по МНМ УППКБП</a></li> <li>— <a href="#">Онлайновая платформа МНП УППКБП</a></li> <li>— <a href="#">Практикумы по МНМ УППКБП</a></li> <li>— <a href="#">Комплекс мер ИКАО по осуществлению (iPASC): подготовка к проведению мероприятий в рамках МНМ УППКБ</a></li> </ul>

**СТАДИЯ РЕАЛИЗАЦИИ 2. ВНЕДРЕНИЕ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ  
ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (КЭ-6 – КЭ-8)**

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-8. Последовательное внедрение SARPS ИКАО на национальном уровне
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 8А. Проводить работу на национальном уровне для решения в приоритетном порядке вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов</li> <li><input type="checkbox"/> 8В. Повысить в национальном масштабе уровень соблюдения SARPS ИКАО и показатель EI по КЭ на национальном уровне (все КЭ с упором на КЭ-6 – КЭ-8)</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Дос 9735. <i>Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i></li> <li>— Информация о проверках состояния безопасности полетов <a href="#">iSTARS</a> (необходим доступ к защищенному portalу ИКАО)</li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-9. Постоянное внедрение и соблюдение SARPS ИКАО на национальном уровне
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 9А. Внедрить процессы выдачи свидетельств, сертификации, выдачи разрешений и утверждения (КЭ-6)</li> <li><input type="checkbox"/> 9В. Внедрить системы нормативного надзора и правоприменения (КЭ-7 и КЭ-8)</li> <li><input type="checkbox"/> 9С. Создать систему решения вопросов, вызывающих обеспокоенность в области безопасности полетов, выявленных в ходе расследования авиационных происшествий и инцидентов, надзорных мероприятий, в отчетах о состоянии безопасности полетов и с помощью других средств (КЭ-8)</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p>9А</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Дос 8335. <i>Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора</i></li> </ul> <p>9В</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Дос 9756. <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i></li> </ul> <p>9С</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 13 <i>"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"</i>, дополнение С <i>"Перечень примеров серьезных инцидентов"</i></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-10. Стратегическое распределение ресурсов для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> 10А. Использовать SEI-1 и SEI-5 для определения потребностей в ресурсах (КЭ-6 – КЭ-8)</li><li><input type="checkbox"/> 10В. Привлекать к определению дополнительных потребностей региональные группы, такие как RASG</li></ul>
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>— <a href="#">Фонд безопасности полетов ИКАО (SAFE)</a></li><li>— <a href="#">Управление технического сотрудничества ИКАО</a></li><li>— <a href="#">RASG</a></li><li>— <a href="#">Комплекс мер ИКАО по осуществлению (iPACK): оказание поддержки организациям гражданской авиации при оценке потребностей в подготовке персонала (TNA)</a></li></ul>



<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-11. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях согласованного повышения уровня безопасности полетов
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 11А. Исходя из выявленных факторов опасности и недостатков в обеспечении безопасности полетов, создать механизм определения основных авиационных заинтересованных сторон и разработать план действий по устранению этих проблем (КЭ-6 – КЭ-8)</li> <li><input type="checkbox"/> 11В. Воспользоваться помощью RSOO или другого компетентного государства или организации для оказания поддержки государству, которое не в состоянии достичь целей 2 и 3 ГПБП</li> <li><input type="checkbox"/> 11С. Оказывать через RASG и/или RSOO помощь другим государствам в осуществлении надзорной деятельности (КЭ-7)</li> <li><input type="checkbox"/> 11D. Использовать разработанные во взаимодействии с другими государствами, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами технические инструктивные указания, электронные средства и важную для обеспечения безопасности полетов информацию, с тем чтобы технический персонал мог эффективно выполнять свои функции по контролю за обеспечением безопасности полетов (КЭ-6 – КЭ-8)</li> <li><input type="checkbox"/> 11Е. В ходе работы по совершенствованию контроля за обеспечением безопасности полетов взаимодействовать с RASG и/или RSOO в решении национальных задач, связанных с событиями повышенного риска</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p>11А–11D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <a href="#">RASG</a></li> <li>— <a href="#">RSOO и COSCAP</a></li> </ul> <p>11Е</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>Добавление В. Дорожная карта снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов (OPS)</i></li> <li>— <a href="#">Библиотека ГПБП: региональные планы обеспечения безопасности полетов</a></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-12. Служить для ИКАО постоянным источником основной информации о безопасности полетов, обновляя все соответствующие документы и записи по мере продвижения вперед
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 12А. Обновлять пункты плана корректирующих действий в рамках УППКБП</li> <li><input type="checkbox"/> 12В. Обновлять и представлять контрольный перечень самооценки, основанный на ВП МНМ УППКБП</li> <li><input type="checkbox"/> 12С. Обновлять и представлять вопросник об авиационной деятельности государства (ВАДГ)</li> <li><input type="checkbox"/> 12D. Обновлять и представлять по электронной системе уведомления о различиях (EFOD) контрольные перечни соблюдения положений (КПСП)</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Дос 9735. <i>Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i>, разделы 2.8, 2.14 и 2.15</li> <li>— <a href="#">iSTARS</a></li> <li>— <a href="#">iРАСК ИКАО: подготовка к реализации мероприятий в рамках МНМ УППКБП ИКАО</a></li> </ul>

## КОМПОНЕНТ 2. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-13. Приступить к внедрению ГосПБП на национальном уровне
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 13А. Взять на государственном уровне обязательство повышать уровень безопасности полетов</li> <li><input type="checkbox"/> 13В. Провести первоначальный анализ пробелов (контрольный перечень) применительно к ГосПБП, а затем детальную самооценку ГосПБП</li> <li><input type="checkbox"/> 13С. Создать группу по реализации ГосПБП</li> <li><input type="checkbox"/> 13D. Разработать план реализации ГосПБП</li> <li><input type="checkbox"/> 13Е. Выпустить правила по СУБП для поставщиков обслуживания и проверить внедрение СУБП</li> <li><input type="checkbox"/> 13F. Определить и совместно использовать передовую практику в области управления безопасностью полетов</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p>13А, 13В и 13D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 19. "Управление безопасностью полетов", глава 3</li> <li>— Дос 9859. <i>Руководство по управлению безопасности полетов</i></li> <li>— <a href="#">Веб-сайт по внедрению системы управления безопасностью полетов</a></li> <li>— <a href="#">Онлайновая платформа МНМ УПКБП ИКАО</a></li> <li>— Анализ пробелов ГосПБП в системе <a href="#">iSTARS</a> (необходим доступ к защищенному portalу ИКАО)</li> <li>— Группа международного сотрудничества по управлению безопасностью полетов (SM ICG), <a href="#">10 фактов о СУБП, которые вы должны знать</a></li> </ul> <p>13А, 13С и 13Е</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— SM ICG. <a href="#">Роль руководителя группы в СУБП</a></li> <li>— SM ICG. <a href="#">Роль старшего руководителя в СУБП</a></li> </ul> <p>13Е</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— SM ICG. <a href="#">Средство оценки СУБП</a></li> <li>— <a href="#">Стандарт высокого качества КАНСО в системах управления безопасностью полетов</a></li> </ul> <p>13F</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— SM ICG. <a href="#">Как поддержать успешное внедрение ГосПБП и СУБП. Рекомендации для регулирующих органов</a></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-14. Стратегическое распределение ресурсов, необходимых для начала внедрения ГосПБП
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 14А. Установить порядок планирования и распределения ресурсов, необходимых для внедрения ГосПБП, и определить области, требующие выделения ресурсов</li> <li><input type="checkbox"/> 14В. Добиться выделения ресурсов на внедрение ГосПБП национальным руководством и руководством соответствующих полномочных органов и заинтересованных сторон в государстве</li> <li><input type="checkbox"/> 14С. Взаимодействовать с региональным бюро ИКАО в целях задействования имеющихся средств (например, возможностей Управления технического сотрудничества) для оказания необходимой помощи по внедрению ГосПБП</li> <li><input type="checkbox"/> 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</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p>14А и 14В</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 3</li> <li>— Дос 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i></li> <li>— <a href="#">Комплекс мер ИКАО по осуществлению (iPASC): оказание поддержки организациям гражданской авиации при оценке потребностей в подготовке персонала (TNA)</a></li> </ul> <p>14С</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Региональный координатор <a href="#">Управления технического сотрудничества ИКАО</a></li> </ul> <p>14D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— SM ICG. <a href="#">Инструктивный материал по квалификационным требованиям к инспектору по СУБП</a></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-15. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами, необходимое для начала внедрения ГосПБП
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 15А. Определить области, требующие взаимодействия/поддержки в рамках плана внедрения ГосПБП (см. SEI-14)</li> <li><input type="checkbox"/> 15В. Определить соответствующие ключевые авиационные заинтересованные стороны из числа ключевых авиационных заинтересованных сторон, включая другие государства, внедряющие или уже внедрившие ГосПБП</li> <li><input type="checkbox"/> 15С. Разработать план действий по восполнению недостающих или корректированию неадекватных элементов, выявленных в ходе анализа пробелов ГосПБП (см. SEI-13В)</li> <li><input type="checkbox"/> 15D. Установить с привлечением RASG и/или RSOO систему наставничества/взаимодействия, включая оказание помощи государствам/отрасли, а также обмен передовой практикой в поддержку внедрения ГосПБП</li> <li><input type="checkbox"/> 15Е. 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)</li> <li><input type="checkbox"/> 15F. Во взаимодействии с другими государствами, RASG, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами установить и реализовать порядок обмена техническим инструктивным материалом и средствами и важной о безопасности полетов информации для ГосПБП (например, консультативными циркулярами, инструкциями для персонала, показателями эффективности обеспечения безопасности полетов)</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p>15А–15С</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 3</li> <li>— Дос 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i></li> <li>— <a href="#">Онлайновая платформа МНМ УПКБП</a></li> <li>— Анализ пробелов ГосПБП в системе <a href="#">iSTARS</a> (необходимо иметь доступ к защищенному portalу ИКАО)</li> <li>— <a href="#">SM ICG. Средство оценки ГосПБП</a></li> </ul> <p>15D–15F</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <a href="#">Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP)</a></li> <li>— <a href="#">Управление технического сотрудничества ИКАО</a> (Региональный координатор)</li> </ul> <p>15F</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <a href="#">Веб-сайт по внедрению системы управления безопасностью полетов</a></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-16. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами, необходимое для завершения внедрения ГосПБП
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 16А. Совместно с ключевыми заинтересованными сторонами (указанными в SEI-15) выполнять план действий по внедрению</li> <li><input type="checkbox"/> 16В. Совместно с ключевыми заинтересованными сторонами обеспечить определение и обновление элементов ГосПБП</li> <li><input type="checkbox"/> 16С. Во взаимодействии со всеми ключевыми авиационными заинтересованными сторонами создать систему постоянного совершенствования ГосПБП</li> <li><input type="checkbox"/> 16D. Играть роль государства-лидера в продвижении передовой практики среди других государств</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p>16В</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— SM ICG. <a href="#">Средство оценки ГосПБП</a></li> </ul> <p>16D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <a href="#">Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP)</a></li> <li>— <a href="#">Управление технического сотрудничества ИКАО</a> (Региональный координатор)</li> <li>— <a href="#">Ресурсы по реализации мер в сфере обеспечения безопасности полетов в рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания"</a></li> <li>— SM ICG. <a href="#">Как поддерживать успешное внедрение ГосПБП и СУБП. Рекомендации для регулирующих органов</a></li> </ul>

Инициатива по повышению безопасности полетов	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)
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="529 405 1437 562">□ 17А. Разработать национальные законодательные нормы, правила и политику в отношении защиты данных о безопасности полетов, информации о безопасности полетов и других соответствующих источников на основе положений добавления 3 Приложения 19 "Управление безопасностью полетов"</li> <li data-bbox="578 594 1437 720">i) обеспечить, чтобы защита данных о безопасности полетов, информации о безопасности полетов и соответствующих источников не влияла на надлежащее отправление правосудия или поддержание или повышение уровня безопасности полетов</li> <li data-bbox="578 751 1437 814">ii) обеспечить защиту данных о безопасности полетов, информации о безопасности полетов и соответствующих источников</li> <li data-bbox="578 846 1437 972">iii) оговорить условия, при которых данные о безопасности полетов, информация о безопасности полетов и соответствующие источники подлежат защите, включая принципы освобождения и официальные гарантии, такие как обеспечение обезличения данных</li> <li data-bbox="578 1003 1437 1098">iv) обеспечить, чтобы данные и информация о безопасности полетов оставались доступными для целей поддержания или повышения уровня безопасности полетов</li> <li data-bbox="529 1129 1437 1192">□ 17В. Создать государственную систему обязательного сообщения о происшествиях</li> <li data-bbox="529 1224 1437 1381">□ 17С. Создать 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 полетов</li> <li data-bbox="529 1413 1437 1476">□ 17D. Установить и соблюдать порядок выявления опасных факторов на основе собранных данных о безопасности полетов</li> <li data-bbox="529 1507 1437 1570">□ 17E. Установить и использовать порядок оценки риска, связанного с выявленными опасными факторами</li> <li data-bbox="529 1602 1437 1696">□ 17F. Создать государственную систему добровольного и конфиденциального сообщения информации для пополнения базы данных о безопасности полетов</li> </ul>

Справочный материал	<p>17A–17F</p> <ul style="list-style-type: none"><li>— Приложение 19 "Управление безопасностью полетов"</li><li>— Doc 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i></li><li>— <a href="#">Веб-сайт по внедрению систем управления безопасностью полетов</a></li></ul> <p>17B–17D</p> <ul style="list-style-type: none"><li>— <a href="#">Группа по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST) ИКАО по общей классификации</a></li><li>— <a href="#">Классификация в рамках системы ИКАО по представлению данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP)</a></li><li>— SM ICG. <a href="#">Разработка общей классификации опасных факторов</a></li><li>— SM ICG. <a href="#">Образцы классификации опасных факторов</a></li></ul> <p>17E</p> <ul style="list-style-type: none"><li>— SM ICG. <a href="#">Принципы принятия решений на основе оценки риска</a></li></ul>
---------------------	---



Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-18. Предоставление данных и информации о безопасности полетов в целях оказания поддержки реализации мероприятий по управлению безопасностью полетов на национальном уровне (этап 2)
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 18А. Определить цели в области безопасности полетов, подлежащие достижению в рамках реализации ГосПБП</li> <li><input type="checkbox"/> 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-17E)</li> <li><input type="checkbox"/> 18С. Разработать показатели эффективности обеспечения безопасности полетов и определить цели, касающиеся эффективности обеспечения безопасности полетов, в рамках установленного процесса управления риском для безопасности полетов</li> <li><input type="checkbox"/> 18D. Обеспечить создание поставщиками обслуживания систем обязательного представления данных о безопасности полетов</li> <li><input type="checkbox"/> 18Е. Поощрять создание добровольных систем представления данных о безопасности полетов в рамках СУБП поставщиков обслуживания</li> <li><input type="checkbox"/> 18F. Способствовать повышению осведомленности в вопросах безопасности полетов и развитию двустороннего информационного обмена, совместному использованию относящейся к безопасности полетов информации в рамках авиационных организаций государства и поощрять обмен информацией о безопасности полетов в рамках отрасли в данном государстве</li> <li><input type="checkbox"/> 18G. Представлять в RASG информацию по вопросам эксплуатационных рисков для безопасности полетов, включая информацию о показателях эффективности обеспечения безопасности полетов и возникающих проблемах</li> </ul>
Справочный материал	<p>18А–18F</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Doc 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i></li> </ul> <p>18А–18D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— SM ICG. <a href="#">Системный подход к оценке эффективности обеспечения безопасности полетов в контексте регулирующего органа</a></li> <li>— SM ICG. <a href="#">Инструктивные указания по оценке эффективности обеспечения безопасности полетов для поставщиков обслуживания</a></li> </ul> <p>18Е и 18F</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Региональные отчеты <a href="#">RASG</a> о состоянии безопасности полетов</li> </ul> <p>18G</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <a href="#">Защищенный портал по эксплуатационным рискам для безопасности полетов и возникающим проблемам</a></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-19. Получение ресурсов для активизации проактивного использования возможностей моделирования риска
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="537 365 1442 506">□ 19А. Определить ресурсы, необходимые для сбора и обработки оперативной информации о безопасности полетов, расширения возможностей по анализу данных, моделированию риска и совместного использования информации</li> <li data-bbox="537 512 1442 590">□ 19В. Привлекать, набирать, готовить и удерживать квалифицированный технический персонал, специализирующийся в моделировании риска</li> <li data-bbox="537 596 1442 758">□ 19С. Обеспечить подготовку национальных инспекторов по безопасности полетов гражданской авиации для осуществления контроля за деятельностью поставщиков обслуживания, которые внедрили СУБП, в области обеспечения безопасности полетов</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p data-bbox="537 764 1442 800">19В и 19С</p> <p data-bbox="537 806 1442 940">— <a href="#">Комплекс мер ИКАО по осуществлению (iPASC): оказание поддержки организациям гражданской авиации при оценке потребностей в подготовке персонала (TNA)</a></p>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-20. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами для поддержки проактивного использования возможностей моделирования риска
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 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 и руководящим составом, и способствующей представлению информации о <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> безопасности полетов</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> 20В. Создать через RASG и/или RSOO (или другие региональные организации) систему наставничества, включая предоставление помощи государствам/отрасли и обмен передовой практикой в поддержку выработки позитивной культуры безопасности полетов и проактивного использования моделирования риска</li> <li><input type="checkbox"/> 20С. Поддерживать своим участием создание партнерств с государственным/частным сектором, аналогичных концепции групп по безопасности полетов коммерческой авиации/авиации общего назначения, в целях выявления и реализации возможностей повышения уровня безопасности полетов в системе</li> <li><input type="checkbox"/> 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 некарательной системы</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p>20А</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <a href="#">Процесс определения культуры безопасности полетов и ее совершенствования (КАНСО)</a></li> <li>— Ресурсы и средства SKYbrary "<a href="#">Культура безопасности полетов</a>"</li> </ul> <p>20С</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <a href="#">Группа по безопасности полетов коммерческой авиации</a></li> <li>— <a href="#">Совместный руководящий комитет авиации общего назначения</a></li> <li>— <a href="#">Международная группа по безопасности полетов вертолетов</a></li> <li>— <a href="#">RASG</a></li> </ul> <p>20D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Система мониторинга информации о безопасности полетов (SIMS)</li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-21. Совершенствование управления риском для безопасности полетов на национальном уровне
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 21А. Объединить и интегрировать для обмена информацией базы данных государств о безопасности полетов, включая систему обязательного представления данных, систему добровольного представления данных о событиях, отчеты о проверках состояния безопасности полетов и статистические данные по авиационной системе (данные об объемах перевозках, метеорологическая информация, показатели EI и т. д.)</li> <li><input type="checkbox"/> 21В. Создать возможности для моделирования риска для безопасности полетов в целях отслеживания проблем в сфере обеспечения безопасности полетов в системе и предотвращения авиационных происшествий/инцидентов</li> <li><input type="checkbox"/> 21С. Поощрять обмен информацией с отраслью</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p>21А и 21В</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <a href="#">Добровольное представление информации об инцидентах в области ОрВД (ЕВРОКОНТРОЛЬ) (EVAIR)</a></li> <li>— <a href="#">Координационная группа европейских полномочных органов по мониторингу полетных данных (EAFDM)</a></li> <li>— <a href="#">Программа ФАУ по анализу и обмену информацией о безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Программы ФАУ по добровольному представлению авиационной информации</a></li> <li>— <a href="#">Система обмена полетными данными ИАТА (FDX)</a></li> <li>— <a href="#">Глобальная программа ИАТА по обмену данными о безопасности полетов. Система оценки тенденций, анализа и обмена данными по безопасности полетов (STEADES)</a></li> <li>— <a href="#">iMPLEMENT</a></li> </ul>

## ЧАСТЬ 2. РЕГИОНЫ

КОМПОНЕНТ 1. ГОСУДАРСТВЕННАЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ  
ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВСТАДИЯ РЕАЛИЗАЦИИ 1. СОЗДАНИЕ СТРУКТУРЫ ДЛЯ КОНТРОЛЯ  
ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ (КЭ-1 – КЭ-5)

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-1. Последовательное внедрение SARPS ИКАО на региональном уровне
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 1А. Взаимодействовать с государствами на региональном уровне в целях оказания помощи государствам, имеющим низкие показатели EI и/или вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов: <ul style="list-style-type: none"> <li>– оказывать помощь в устранении недостатков в реализации инициатив в области безопасности полетов в разных государствах для повышения экономической эффективности</li> <li>– принять передовую практику определения экономически эффективных видов поддержки для устойчивого совершенствования контроля за обеспечением безопасности полетов и корректировать приоритетные ресурсные потребности региона (с учетом SEI-3B)</li> <li>– координировать помощь государствам, которые приняли временные меры для решения потенциальных вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> 1В. Повысить в регионе уровень соблюдения SARPS ИКАО и показатель EI с учетом КЭ (КЭ-1 – КЭ-5)</li> <li><input type="checkbox"/> 1С. Разработать согласованные правила, технический инструктивный материал и средства для введения в действие государствами, а также разработать порядок предоставления важной с точки зрения безопасности полетов информации в регионе в соответствии с SARPS ИКАО (КЭ-2 и КЭ-5)</li> <li><input type="checkbox"/> 1D. Определить потребности в подготовке персонала для согласования требований к квалификации технического персонала, необходимого для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов на региональном уровне (КЭ-4)</li> <li><input type="checkbox"/> 1Е. Сотрудничать на региональном уровне в рамках RASG, RSOO и регионального бюро ИКАО в целях устойчивого повышения уровня безопасности полетов</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть В "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой"</i></li> <li>— Дос 9868. <i>Правила аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала (PANS-TRG)</i></li> <li>— Дос 10002. <i>Руководство по обучению членов кабинного экипажа с учетом аспектов обеспечения безопасности</i></li> <li>— Дос 10134. <i>Руководство по роли инспекторов по безопасности кабины гражданского воздушного судна</i></li> <li>— <a href="#">IMPLEMENT</a></li> <li>— <a href="#">Ресурсы по обеспечению безопасности полетов в рамках реализации инициативы "Ни одна страна не остается без внимания"</a></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-2. Создание в регионе системы независимого расследования авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с Приложением 13 <i>"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"</i>
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 2А. При необходимости создать RAIO (см. SEI-1B) (КЭ-3)</li> <li><input type="checkbox"/> 2В. Определить через RASG государства-лидеры для оказания помощи в создании потенциала по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в государствах, которым требуется такая помощь (КЭ-3 – КЭ-4)</li> <li><input type="checkbox"/> 2С. Предоставлять ресурсы для расследования авиационных происшествий и инцидентов (включая в том числе персонал и техническую поддержку) для выполнения тех функций, которые государство не может осуществлять собственными силами (см. SEI-1A) (КЭ-3 и КЭ-4)</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p>2А</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Дос 9946. <i>Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i></li> </ul> <p>2С</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 13 <i>"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"</i></li> <li>— Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой" и часть В "Создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и управление этой организацией"</i></li> <li>— Дос 9756. <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i></li> <li>— Дос 9962. <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры</i></li> <li>— Дос 9973. <i>Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям</i></li> <li>— Дос 9998. <i>Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям</i></li> <li>— Дос 10062. <i>Руководство по учету аспектов безопасности в кабине при расследовании авиационных происшествий и инцидентов</i></li> <li>— Cir 298. <i>Руководящие принципы подготовки расследователей авиационных происшествий</i></li> <li>— Cir 315. <i>Опасности на местах авиационных происшествий</i></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-3. Региональные инициативы по повышению безопасности полетов, направленные на последовательную координацию региональных программ по созданию необходимого потенциала для осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="529 457 1442 541">□ 3А. Определить имеющиеся ресурсы для оказания государствам региона поддержки в реализации указанных в дорожной карте инициатив по повышению безопасности полетов (все КЭ с особым упором на КЭ-1 – КЭ-5)</li> <li data-bbox="529 573 1442 867">□ 3В. Использовать глобальную дорожную карту обеспечения безопасности полетов и результаты проводимых RASG и/или RSOO специальных анализов соответствующей важной для безопасности полетов информации в целях определения региональных проблем в области безопасности полетов и ресурсов, которые могут быть использованы для оказания помощи государствам. Учитывая нехватку людских и финансовых ресурсов, любые планируемые действия должны быть направлены на устранение тех рисков для безопасности полетов, которые могут быть нивелированы на устойчивой основе и с максимальной отдачей с точки зрения повышения уровня безопасности полетов (все КЭ с особым упором на КЭ-1 – КЭ-5)</li> <li data-bbox="529 898 1442 1098">□ 3С. Способствовать оказанию финансовой и технической помощи различными региональными структурами, обладающими ресурсами (RASG, RSOO, региональное бюро ИКАО, государства-лидеры, банки развития, региональные экономические сообщества и другие региональные программы помощи), уделяя первоочередное внимание государствам, которым требуется помощь (с учетом SEI-4 для государств) (все КЭ с особым упором на КЭ-1 – КЭ-5)</li> <li data-bbox="529 1129 1442 1224">□ 3D. Создать RSOO или аналогичную структуру для выполнения тех функций, которые государство не может осуществлять собственными силами</li> <li data-bbox="529 1255 1442 1287">□ 3Е. Укрепить существующую RSOO (КЭ-1 – КЭ-5)</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="529 1297 1442 1434">— Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть В "Создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и управление этой организацией"</i></li> <li data-bbox="529 1465 1442 1528">— Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP)</li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-4. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами для согласованного повышения уровня безопасности полетов
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 4А. Исходя из выявленных факторов опасности и недостатков в обеспечении безопасности полетов, создать механизм определения ключевых авиационных заинтересованных сторон и разработать и выполнить план действий по устранению этих недостатков в области безопасности полетов (КЭ-1 – КЭ-5)</li> <li><input type="checkbox"/> 4В. Оказывать через государства, регионы и отрасль помощь другим государствам в разработке основного авиационного законодательства (с учетом SEI-1В для государств) (КЭ-1)</li> <li><input type="checkbox"/> 4С. Оказывать через государства, регионы и отрасль помощь другим государствам в разработке национальных нормативных положений (КЭ-2)</li> <li><input type="checkbox"/> 4D. Установить с привлечением RASG и/или RSOO систему наставничества/ взаимодействия, включая оказание государственной/отраслевой помощи, а также обмен передовой практикой и внутренними мерами контроля исполнения (КЭ-3)</li> <li><input type="checkbox"/> 4Е. Взаимодействовать с RASG и/или RSOO, другими государствами, ИКАО, совместными отраслевыми программами и/или техническими учебными заведениями для набора и подготовки достаточного количества квалифицированного технического персонала и разработки стратегии его удержания (КЭ-4)</li> <li><input type="checkbox"/> 4F. Установить и внедрить во взаимодействии с другими государствами, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами порядок разработки технического инструктивного материала, средств и предоставления важной для безопасности полетов информации при том понимании, что эти материалы необходимо адаптировать с учетом национальных правил и эксплуатационной среды каждого государства (КЭ-5)</li> <li><input type="checkbox"/> 4G. В ходе работы по совершенствованию контроля за обеспечением безопасности полетов взаимодействовать с RASG и/или RSOO в решении задач, связанных с региональными событиями повышенного риска</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p>4A–4F</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i></li> <li>— <a href="#">Управление технического сотрудничества ИКАО</a></li> <li>— <a href="#">iMPLEMENT</a></li> <li>— <a href="#">RASG</a></li> <li>— <a href="#">RSOO и COSCAP</a></li> </ul> <p>4G</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Добавление В "Дорожная карта снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов (OPS)"</li> <li>— <a href="#">Библиотека ГПБП: региональные планы обеспечения безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Библиотека ГПБП: национальные планы обеспечения безопасности полетов</a></li> </ul>



<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-5. Предоставление в ИКАО региональной информации о безопасности полетов, предлагая государствам заполнять, представлять и обновлять все соответствующие документы и записи
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 5А. Оценить положение дел с представлением государствами региона в ИКАО информации согласно 5В–5Е</li> <li><input type="checkbox"/> 5В. Настоятельно просить государства региона подготовить и представить свой план корректирующих действий в рамках УППКБП</li> <li><input type="checkbox"/> 5С. Настоятельно просить государства региона заполнить и представить свой контрольный перечень самооценки, основанный на вопросах протокола (ВП) МНМ УППКБП</li> <li><input type="checkbox"/> 5D. Настоятельно просить государства региона заполнить и представить свой ВАДГ</li> <li><input type="checkbox"/> 5Е. Настоятельно просить государства региона заполнить и представить по системе EFOD свои КПСП</li> <li><input type="checkbox"/> 5F. Использовать возможности RASG, региональных организаций и других региональных форумов для сбора информации о безопасности полетов и обмена ею, с тем чтобы оценить уровень внедрения SARPS ИКАО в регионе</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Дос 9735. <i>Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i></li> <li>— <a href="#">iSTARS</a></li> <li>— <a href="#">Компьютерное обучение по МНМ УППКБП</a></li> <li>— <a href="#">Онлайновая платформа МНМ УППКБП</a></li> <li>— <a href="#">Практикумы по МНМ УППКБП</a></li> </ul>

**СТАДИЯ РЕАЛИЗАЦИИ 2. ВНЕДРЕНИЕ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ  
ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (КЭ-6 – КЭ-8)**

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-6. Постоянное внедрение и соблюдение SARPS ИКАО на региональном уровне
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 6А. Взаимодействовать с государствами на региональном уровне в целях оказания помощи государствам, имеющим низкие показатели EI и/или вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов: <ul style="list-style-type: none"> <li>– оказывать помощь в устранении недостатков в реализации инициатив по повышению безопасности полетов в разных государствах для повышения экономической эффективности</li> <li>– принять передовую практику определения экономически эффективных видов поддержки для устойчивого совершенствования контроля за обеспечением безопасности полетов и корректировать приоритетные ресурсные потребности региона (с учетом SEI-7B)</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> 6В. Повысить в регионе уровень соблюдения SARPS ИКАО и показателя EI с учетом КЭ (КЭ-6 – КЭ-8)</li> <li><input type="checkbox"/> 6С. Взаимодействовать с компетентными полномочными органами государств и их надзорными службами по правоприменению в целях своевременного решения вопросов, вызывающих обеспокоенность в части, касающейся безопасности полетов, выполняемых иностранными эксплуатантами (КЭ-6 – КЭ-8)</li> <li><input type="checkbox"/> 6D. Взаимодействовать с заинтересованными сторонами в целях решения вопросов, вызывающих обеспокоенность, в области безопасности полетов, выявленных в ходе расследования авиационных происшествий и инцидентов и указанных в отчетах о состоянии безопасности полетов и в других источниках (КЭ-8)</li> <li><input type="checkbox"/> 6Е. Продолжать работу по решению задач, связанных с региональными событиями повышенного риска</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p>6А–6С</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Дос 8335. <i>Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора</i></li> <li>— Дос 9735. <i>Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i></li> </ul> <p>6D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Дос 9756. <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i></li> </ul> <p>6Е</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Добавление В "Дорожная карта снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов (OPS)"</li> <li>— <a href="#">Библиотека ГПБП: региональные планы обеспечения безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Библиотека ГПБП: национальные планы обеспечения безопасности полетов</a></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-7. Региональные инициативы по повышению безопасности полетов, направленные на последовательную координацию региональных программ по созданию необходимого потенциала для осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="529 426 1442 510">□ 7А. Определить имеющиеся ресурсы для оказания государствам региона поддержки в реализации указанных в дорожной карте инициатив по повышению безопасности полетов (все КЭ с особым упором на КЭ-6 – КЭ-8)</li> <li data-bbox="529 541 1442 835">□ 7В. Использовать глобальную дорожную карту обеспечения безопасности полетов и результаты проводимого RASG и/или RSOO специального анализа соответствующей важной для безопасности полетов информации в целях установления региональных приоритетов и ресурсов, которые могут использоваться для оказания помощи государствам. Учитывая нехватку людских и финансовых ресурсов, любые планируемые действия должны быть направлены на устранение тех рисков для безопасности полетов, которые могут быть нивелированы на устойчивой основе и с максимальной отдачей с точки зрения повышения уровня безопасности полетов (все КЭ с особым упором на КЭ-6 – КЭ-8)</li> <li data-bbox="529 867 1442 1045">□ 7С. Способствовать предоставлению финансовой и технической помощи различными региональными структурами, обладающими ресурсами (RASG, RSOO, региональное бюро ИКАО, государства-лидеры, банки развития и другие региональные программы помощи), уделяя первоочередное внимание государствам, которым требуется помощь с учетом SEI-10 (все КЭ с особым упором на КЭ-6 – КЭ-8)</li> <li data-bbox="529 1077 1442 1098">□ 7D. При необходимости укрепить существующую RSOO (КЭ-6 – КЭ-8)</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	— <a href="#">Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP)</a>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-8. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами для согласованного повышения уровня безопасности полетов
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 8А. Исходя из выявленных факторов опасности и недостатков в обеспечении безопасности полетов, создать механизм определения ключевых авиационных заинтересованных сторон и разработать план действий по устранению проблем в области безопасности полетов (КЭ-6 – КЭ 8)</li> <li><input type="checkbox"/> 8В. Через RASG и/или RSOO оказывать помощь государствам в осуществлении надзорной деятельности (КЭ-7)</li> <li><input type="checkbox"/> 8С. Использовать разработанные во взаимодействии с другими государствами, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами технический инструктивный материал, средства и важную для обеспечения безопасности полетов информацию для выполнения функций по контролю за обеспечением безопасности полетов (КЭ-6 – КЭ-8)</li> <li><input type="checkbox"/> 8D. Решать проблемы в области безопасности полетов, выявленные в ходе расследования авиационных происшествий и инцидентов и указанные в отчетах о состоянии безопасности полетов и в других источниках (КЭ-8)</li> <li><input type="checkbox"/> 8Е. В ходе работы по совершенствованию контроля за обеспечением безопасности полетов взаимодействовать с RASG и/или RSOO в решении задач, связанных с региональными событиями повышенного риска</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p>8А–8С</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <a href="#">RASG</a></li> <li>— <a href="#">RSOO и COSCAP</a></li> </ul> <p>8D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Дос 9756. <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i></li> </ul> <p>8Е</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Добавление В "Дорожная карта снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов (OPS) решения эксплуатационных проблем"</li> <li>— <a href="#">Библиотека ГПБП: региональные планы обеспечения безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Библиотека ГПБП: национальные планы обеспечения безопасности полетов</a></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-9. Служить для ИКАО основным источником региональной информации о безопасности полетов, предлагая государствам заполнять, представлять и обновлять все соответствующие документы и записи по мере продвижения вперед
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 9A. Оценить положение дел с обновлением и представлением государствами региона в ИКАО своей основной информации о безопасности полетов</li> <li><input type="checkbox"/> 9B. Настоятельно просить государства региона подготовить и представить свой план корректирующих действий в рамках УППКБП</li> <li><input type="checkbox"/> 9C. Настоятельно просить государства региона заполнить и представить свой контрольный перечень самооценки, основанный на вопросах протокола МНМ УППКБП</li> <li><input type="checkbox"/> 9D. Настоятельно просить государства региона заполнить и представить свой ВАДГ</li> <li><input type="checkbox"/> 9E. Настоятельно просить государства региона заполнить и представить по системе EFOD свои КПСП</li> <li><input type="checkbox"/> 9F. Продолжать поощрять государства региона по мере необходимости своевременно обновлять документы и записи</li> <li><input type="checkbox"/> 9G. Продолжать использовать возможности RASG, региональных организаций и других региональных форумов для сбора информации о безопасности полетов и обмена ею, с тем чтобы оценить уровень соблюдения SARPS ИКАО в регионе</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Дос 9735. <i>Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i></li> <li>— <a href="#">iMPLEMENT</a></li> <li>— <a href="#">iSTARS</a></li> <li>— <a href="#">iPASC ИКАО: подготовка к проведению мероприятий в рамках МНМ УППКБП ИКАО</a></li> </ul>

## КОМПОНЕНТ 2. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-10. Приступить к популяризации внедрения ГосПБП на региональном уровне
Заинтересованная сторона	Регионы
Действия	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 10А. Определить в регионе структуру, которая будет на региональном уровне направлять и поддерживать внедрение ГосПБП (RASG, RSOO, региональное бюро ИКАО и т. д.)</li> <li><input type="checkbox"/> 10В. Направлять и поддерживать внедрение ГосПБП государствами: <ul style="list-style-type: none"> <li>- осуществить сбор результатов проделанных государствами анализов пробелов в отношении ГосПБП и составленных ими планов внедрения</li> <li>- выявить общие недостатки</li> <li>- разработать региональные стратегии (в том числе в отношении взаимодействия и ресурсов) для оказания помощи государствам во внедрении</li> <li>- в координации с государствами и/или другими регионами выявлять и продвигать передовую практику в области управления безопасностью полетов</li> <li>- отслеживать прогресс и получать обновленные результаты анализа пробелов и планы внедрения</li> <li>- использовать глобальную дорожную карту обеспечения безопасности полетов для упорядочения приоритетов RASG</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> 10С. Вовлекать государства в региональную деятельность и выстраивать мероприятия в соответствии с глобальной дорожной картой обеспечения безопасности полетов</li> <li><input type="checkbox"/> 10D. Продолжать работу по решению задач, связанных с региональными категориями повышенного риска</li> </ul>
Справочный материал	<p>10А и 10В</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 3</li> <li>— Doc 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i></li> <li>— <a href="#">Веб-сайт внедрения системы управления безопасностью полетов</a></li> <li>— <a href="#">Онлайновая платформа МНМ УПКБП ИКАО</a></li> <li>— SM ICG. <a href="#">Как поддерживать успешное внедрение ГосПБП и СУБП. Рекомендации для регулирующих органов</a></li> </ul> <p>10D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Добавление В "Дорожная карта снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов решения(OPS)"</li> <li>— <a href="#">Библиотека ГПБП: региональные планы обеспечения безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Библиотека ГПБП: национальные планы обеспечения безопасности полетов</a></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-11. Региональные инициативы по повышению безопасности полетов в поддержку постоянной координации региональных программ внедрения ГосПБП
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 11А. Определить имеющиеся ресурсы для поддержки внедрения ГосПБП государствами региона</li> <li><input type="checkbox"/> 11В. Использовать представляемые государствами обновленные данные о состоянии внедрения ими своих ГосПБП для определения региональных приоритетов и ресурсов, которые можно использовать для оказания помощи отдельным государствам в регионе</li> <li><input type="checkbox"/> 11С. Взаимодействовать с региональным бюро ИКАО в целях содействия оказанию необходимой помощи во внедрении ГосПБП</li> <li><input type="checkbox"/> 11D. Отслеживать ход внедрения ГосПБП (через iSTARS) и постоянно корректировать приоритетное распределение региональных ресурсов</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p>11В–1D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 3</li> <li>— Дос 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i></li> <li>— <a href="#">Веб-сайт внедрения системы управления безопасностью полетов</a></li> </ul> <p>11С</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть В "Создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и управление этой организацией"</i></li> <li>— <a href="#">Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP)</a></li> <li>— Региональный координатор <a href="#">Управления технического сотрудничества ИКАО</a></li> </ul> <p>11D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Анализ пробелов ГосПБП в системе <a href="#">iSTARS</a> (необходимо иметь доступ к защищенному portalу)</li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-12. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях поддержки внедрения ГосПБП
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 12А. Определить области, требующие взаимодействия/поддержки, в рамках планов внедрения ГосПБП (см. SEI-14)</li> <li><input type="checkbox"/> 12В. Определить соответствующие ключевые авиационные заинтересованные стороны из числа основных авиационных заинтересованных сторон, включая другие государства, внедряющие или уже внедрившие ГосПБП</li> <li><input type="checkbox"/> 12С. Разработать и реализовать последовательную и согласованную стратегию корректирующих действий в отношении недостающих или неадекватных элементов, выявленных в ходе проведенного государствами в регионе анализа пробелов ГосПБП</li> <li><input type="checkbox"/> 12D. Установить с привлечением RASG и/или RSOO систему наставничества/ взаимодействия, включая оказание помощи государствам/отрасли, а также обмен передовой практикой в поддержку внедрения ГосПБП</li> <li><input type="checkbox"/> 12Е. Разработать и внедрить во взаимодействии с RSOO и/или другими государствами порядок подготовки по ГосПБП для соответствующего персонала (например, начальная подготовка и переподготовка)</li> <li><input type="checkbox"/> 12F. Разработать и внедрить во взаимодействии с другими государствами, RASG, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами порядок обмена техническим инструктивным материалом, средствами и важной для безопасности полетов информацией по ГосПБП (например, консультативными циркулярами, инструкциями для персонала, показателями эффективности обеспечения безопасности полетов)</li> <li><input type="checkbox"/> 12G. Взаимодействовать с государствами региона для обеспечения наличия и эффективности всех элементов их ГосПБП и способствовать дальнейшим усовершенствованиям</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p>12А–12С</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Дос 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i></li> <li>— <a href="#">Онлайновая платформа МНМ УПКБП ИКАО</a></li> <li>— Анализ пробелов ГосПБП в системе <a href="#">iSTARS</a> (необходим доступ к защищенному portalу ИКАО)</li> </ul> <p>12D–12G</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Региональный координатор <a href="#">Управления технического сотрудничества ИКАО</a></li> </ul> <p>12F</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <a href="#">Веб-сайт внедрения системы управления безопасностью полетов</a></li> <li>— SM ICG. <a href="#">Средство оценки ГосПБП</a></li> </ul> <p>12G</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— SM ICG. <a href="#">Как поддерживать успешное внедрение ГосПБП и СУБП. Рекомендации для регулирующих органов</a></li> </ul>



Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-13. Обеспечение наличия данных и информации о безопасности полетов в целях оказания поддержки реализации мер по управлению безопасностью полетов на региональном уровне
Заинтересованная сторона	Регионы
Действия	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 13А. Поощрять государства активно обновлять данные о состоянии внедрения своих ГосПБП (в системе iSTARS) и предоставлять информацию о безопасности полетов, чтобы позволить выявлять факторы опасности и недостатки в области безопасности полетов и управлять рисками для безопасности полетов в регионе</li> <li><input type="checkbox"/> 13В. Разработать и принять согласованные системы представления данных о безопасности полетов в рамках СУБП поставщиков обслуживания в регионе (например, добровольные системы представления данных)</li> <li><input type="checkbox"/> 13С. Поощрять государства и отраслевые структуры в регионе обмениваться информацией о безопасности полетов и участвовать в региональных механизмах представления данных и мониторинга</li> <li><input type="checkbox"/> 13D. Использовать региональные методики выявления показателей эффективного обеспечения безопасности полетов (включая согласованные показатели), чтобы RASG могли осуществлять анализ рисков для безопасности полетов в координации с RSOO или RAIO</li> <li><input type="checkbox"/> 13Е. Рекомендовать всем государствам представлять в RASG информацию об эксплуатационных рисках для безопасности полетов, в том числе показатели эффективности обеспечения безопасности полетов в рамках ГосПБП и информацию о возникающих проблемах</li> <li><input type="checkbox"/> 13F. Рекомендовать всем государствам представлять информацию о проблемах в области безопасности полетов посредством использования защищенного портала эксплуатационных рисков для безопасности полетов и возникающих проблемах</li> <li><input type="checkbox"/> 13G. Использовать стандартизированные параметры для разработки и мониторинга показателей эффективности обеспечения безопасности полетов на региональном уровне (в рамках RASG)</li> <li><input type="checkbox"/> 13H. Создать региональный реестр рисков для безопасности полетов</li> </ul>
Справочный материал	<p>13А</p> <p>— <a href="#">iSTARS</a></p> <p>13В–13Н</p> <p>— Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть В "Создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и управление этой организацией"</i></p> <p>— Дос 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i></p> <p>— <a href="#">Защищенный портал эксплуатационных рисков для безопасности полетов и возникающих проблем</a></p> <p>— Региональные отчеты <a href="#">RASG</a> о состоянии безопасности полетов</p> <p>— SM ICG. <a href="#">Системный подход к оценке эффективности обеспечения безопасности полетов. В контексте регламентирующих органов</a></p> <p>— SM ICG. <a href="#">Инструктивные указания для поставщиков обслуживания по оценке эффективности обеспечения безопасности полетов</a></p>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-14. Выделение региональных ресурсов в поддержку постоянного наращивания потенциала в области проактивного использования моделирования риска
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="529 369 1446 499">□ 14А. Взаимодействовать с государствами и организациями в целях задействования имеющихся в регионе технических и экспертных возможностей для совершенствования анализа и мониторинга риска и стратегий снижения риска</li> <li data-bbox="529 531 1446 661">□ 14В. Выявлять и создавать в регионе резерв квалифицированных кандидатов в состав проверяющих, обладающих опытом проведения проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов поставщиков обслуживания, использующих отработанные СУБП</li> <li data-bbox="529 693 1446 821">□ 14С. Взаимодействовать с региональным(и) бюро ИКАО и донорскими организациями в целях задействования имеющихся средств (например, возможностей Управления технического сотрудничества) для оказания помощи в создании потенциала в области моделирования риска</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="529 831 1446 863">— <a href="#">Веб-сайт внедрения систем управления безопасностью полетов</a></li> <li data-bbox="529 894 1446 1010">— <a href="#">Комплекс мер ИКАО по осуществлению (iPASC): оказание поддержки организациям гражданской авиации при оценке потребностей в подготовке персонала (TNA)</a></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-15. Взаимодействие в рамках региона с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях поддержки проактивного использования моделирования риска
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 15А. Поддерживать государства в обеспечении понимания и внедрения принципов позитивной культуры безопасности полетов путем обмена передовой практикой и содействия созданию программ наставничества для выработки культуры безопасности полетов и перехода к проактивному использованию моделирования риска</li> <li><input type="checkbox"/> 15В. Способствовать обмену между государствами и заинтересованными сторонами информацией и передовой практикой в целях оказания поддержки применению позитивной культуры обеспечения безопасности полетов</li> <li><input type="checkbox"/> 15С. Поощрять и поддерживать создание в государстве партнерств с государственным/частным участием, аналогичных концепции групп по безопасности полетов коммерческой авиации/авиации общего назначения, для выявления и реализации возможностей совершенствования системы обеспечения безопасности полетов</li> <li><input type="checkbox"/> 15D. Поощрять и поддерживать усилия государств по созданию механизмов регулярного обмена информацией о безопасности полетов, результатами проводимых анализов, информацией о выявленных факторах риска для безопасности полетов/накопленным опытом и передовой практикой в целях оказания поддержки применению позитивной культуры обеспечения безопасности полетов</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p>15А и 15В</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <a href="#">Определение культуры безопасности полетов и процесса ее совершенствования (КАНСО)</a></li> <li>— SKYbrary "<a href="#">Культура безопасности полетов</a>"</li> </ul> <p>15С</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <a href="#">Группа по безопасности полетов коммерческой авиации</a></li> <li>— <a href="#">Совместный руководящий комитет авиации общего назначения</a></li> <li>— <a href="#">Международная группа по безопасности полетов вертолетов</a></li> </ul> <p>15D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Система ИКАО по мониторингу информации о безопасности полетов (SIMS)</li> <li>— <a href="#">RASG</a></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-16 Совершенствование управления риском для безопасности полетов на региональном уровне
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="532 373 1430 468">□ 16А. Установить связи между государствами и заинтересованными сторонами для обмена данными и их интеграции в целях осуществления регионального мониторинга высокого уровня и проведению анализа</li> <li data-bbox="532 499 1430 552">□ 16В. Определить требования для создания межрегиональных и глобальных систем обмена данными</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="532 583 1430 636">— <a href="#">Добровольное представление информации об инцидентах в области ОрВД (EVAIR) (ЕВРОКОНТРОЛЬ)</a></li> <li data-bbox="532 678 1430 730">— <a href="#">Координационная группа европейских полномочных органов по мониторингу полетных данных (EAFDM)</a></li> <li data-bbox="532 772 1430 825">— <a href="#">Европейский координационный центр систем сообщения об авиационных инцидентах и происшествиях (ECCAIRS)</a></li> <li data-bbox="532 867 1430 898">— <a href="#">Программа ФАУ по анализу и обмену информацией о безопасности полетов</a></li> <li data-bbox="532 930 1430 961">— <a href="#">Система обмена полетными данными (FDX) ИАТА</a></li> <li data-bbox="532 993 1430 1087">— <a href="#">Глобальная программа ИАТА по обмену данными о безопасности полетов (STEADES). Система оценки тенденций, анализа и обмена данными в области безопасности полетов</a></li> </ul>

## ЧАСТЬ 3. ОТРАСЛЬ

КОМПОНЕНТ 1. ГОСУДАРСТВЕННАЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ  
ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВСТАДИЯ РЕАЛИЗАЦИИ 1. СОЗДАНИЕ СТРУКТУРЫ КОНТРОЛЯ  
ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (КЭ-1 – КЭ-5)

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-1. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях согласованного повышения уровня безопасности полетов
<i>Заинтересованная сторона</i>	Отрасль
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 1А. Исходя из выявленных факторов опасности и недостатков в области обеспечения безопасности полетов, создать механизм определения ключевых авиационных заинтересованных сторон и разработать план действий по устранению проблем в области безопасности полетов (КЭ-1 – КЭ-5)</li> <li><input type="checkbox"/> 1В. При необходимости оказывать информационную поддержку государствам в разработке национальных нормативных положений (КЭ-2)</li> <li><input type="checkbox"/> 1С. Участвовать в региональной деятельности по обмену передовой практикой, наставничеству и последующему контролю (КЭ-3)</li> <li><input type="checkbox"/> 1D. В координации с государствами и регионами по мере необходимости участвовать в решении задач, связанных с региональными и национальными событиями повышенного риска</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p>1А–1С</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Дос 9734. <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i></li> <li>— Дос 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i></li> <li>— <a href="#">RASG</a></li> <li>— <a href="#">RSOO и COSCAP</a></li> </ul> <p>1D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Добавление В "Дорожная карт снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов (OPS)"</li> <li>— <a href="#">Библиотека ГПБП: региональные планы обеспечения безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Библиотека ГПБП: национальные планы обеспечения безопасности полетов</a></li> </ul>

**СТАДИЯ РЕАЛИЗАЦИИ 2. ВНЕДРЕНИЕ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ  
ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (КЭ-6 – КЭ-8)**

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-2. Повышение уровня соблюдения отрасли применимых правил
<i>Заинтересованная сторона</i>	Отрасль
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 2А. Взаимодействовать в рамках отрасли в целях обеспечения соблюдения применимых правил (КЭ-6 – КЭ-8)</li> <li><input type="checkbox"/> 2В. Поощрять участие поставщиков обслуживания в соответствующих, признанных ИКАО отраслевых программах оценки (КЭ-8)</li> <li><input type="checkbox"/> 2С. Поощрять активное участие отрасли в деятельности RASG для содействия осуществлению инициатив по повышению безопасности полетов (КЭ-6 – КЭ-8)</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p>2В</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <a href="#">Программа МСА по повышению безопасности полетов в аэропортах (APEX)</a></li> <li>— <a href="#">Стандарт высокого качества применительно к системам управления безопасностью полетов (КАНСО)</a></li> <li>— <a href="#">Базовый стандарт авиационного риска (BARS) FSF</a></li> <li>— <a href="#">Проведение ИАТА проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (IOSA)</a></li> <li>— <a href="#">Программа ИАТА по проведению проверок безопасности наземных операций (ISAGO)</a></li> <li>— <a href="#">Международный стандарт производства полетов деловой авиации (IS-BAO) Международного совета деловой авиации (МСДА)</a></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-3. Выделение отраслевых ресурсов на оказание поддержки осуществлению эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов
<i>Заинтересованная сторона</i>	Отрасль
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> 3А. Определить имеющиеся ресурсы для оказания государствам и регионам поддержки в реализации инициатив по повышению безопасности полетов (все КЭ с особым упором на КЭ-6 – КЭ-8)</li> <li><input type="checkbox"/> 3В. Участвовать в региональных и международных государственных/отраслевых совместных инициативах по повышению безопасности полетов</li></ul>
<i>Справочный материал</i>	— <a href="#">Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP)</a>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-4. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами для согласованного повышения уровня безопасности полетов
<i>Заинтересованная сторона</i>	Отрасль
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 4А. Исходя из выявленных факторов опасности и недостатков в обеспечении безопасности полетов, создать механизм определения ключевых авиационных заинтересованных сторон и разработать план действий по устранению проблем в области безопасности полетов (КЭ-6 – КЭ-8)</li> <li><input type="checkbox"/> 4В. Оказывать помощь в решении проблем в области обеспечения безопасности полетов, выявленных в ходе расследования авиационных происшествий и инцидентов, указанных в отчетах о состоянии безопасности полетов и в других источниках (КЭ-8)</li> <li><input type="checkbox"/> 4С. По мере необходимости продолжать взаимодействие с региональными группами в решении задач, связанных с региональными и национальными событиями повышенного риска</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p>4А</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <a href="#">RASG</a></li> <li>— <a href="#">RSOO и COSCAP</a></li> </ul> <p>4В</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Дос 9756. <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i></li> </ul> <p>4С</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Добавление В "Дорожная карта снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов (OPS)"</li> <li>— <a href="#">Библиотека ГПБП: региональные планы обеспечения безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Библиотека ГПБП: национальные планы обеспечения безопасности полетов</a></li> </ul>



## КОМПОНЕНТ 2. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-5. Повышение уровня соблюдения отрасли применимых требований к СУБП
<i>Заинтересованная сторона</i>	Отрасль
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 5А. Внедрить систему управления безопасностью полетов (СУБП) в соответствии с национальными правилами и элементами концептуальных рамок для системы управления безопасностью полетов (СУБП), изложенными в добавлении 2 Приложения 19 "Управление безопасностью полетов"</li> <li><input type="checkbox"/> 5В. Уведомлять компетентные полномочные органы/структуры в регионе (государства, RASG, RSOO) о возможных несоответствиях в применении требований СУБП государствами региона</li> <li><input type="checkbox"/> 5С. Использовать имеющийся инструктивный материал (например, разработанный государствами или неправительственными организациями) для содействия внедрению СУБП</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p>5А–5С</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 4</li> <li>— Дос 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i></li> </ul> <p>5А</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", добавление2</li> <li>— Национальные требования к СУБП государства</li> </ul> <p>5С</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <a href="#">Веб-сайт внедрения системы управления безопасностью полетов</a></li> <li>— SM ICG. <a href="#">СУБП для небольших организаций</a></li> <li>— <a href="#">Стандарт высокого качества КАНСО применительно к системам управления безопасностью полетов</a></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-6. Ресурсы для поставщиков обслуживания, необходимые для эффективного внедрения СУБП
<i>Заинтересованная сторона</i>	Отрасль
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 6А. Взаимодействовать с национальными и отраслевыми ассоциациями в целях внедрения СУБП и выявления элементов, эффективное обеспечение ресурсами которых не представляется возможным</li> <li><input type="checkbox"/> 6В. Выявить области, требующие выделения ресурсов в рамках плана внедрения СУБП, разработанного после проведения анализа пробелов СУБП</li> <li><input type="checkbox"/> 6С. Установить порядок планирования и выделения ресурсов на внедрение СУБП, включая ресурсы, которые можно получить у отраслевых организаций</li> <li><input type="checkbox"/> 6D. Заручиться обязательствами со стороны ответственного руководителя в системе поставщика обслуживания относительно необходимых ресурсов для внедрения СУБП</li> <li><input type="checkbox"/> 6Е. Поощрять внедрение СУБП в организациях других поставщиков обслуживания (например, эксплуатантами в системе интерлайнинга) путем выделения для оказания им помощи таких ресурсов, как квалифицированный технический персонал</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 4</li> <li>— Дос 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i></li> <li>— <a href="#">Веб-сайт внедрения системы управления безопасностью полетов</a></li> <li>— <a href="#">Учебная программа ИКАО по обеспечению безопасности полетов (SMTP)</a></li> <li>— <a href="#">Стандарт высокого качества КАНСО применительно к системам управления безопасностью полетов</a></li> <li>— <a href="#">Курсы ИАТА для получения диплома на тему "Деятельность авиакомпании по управлению безопасностью полетов"</a></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-7. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами, необходимое для завершения внедрения ГосПБП
<i>Заинтересованная сторона</i>	Отрасль
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 7А. Помогать определять ключевые авиационные заинтересованные стороны, участвующие во внедрении ГосПБП</li> <li><input type="checkbox"/> 7В. Взаимодействовать с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях реализации плана действий по внедрению ГосПБП</li> <li><input type="checkbox"/> 7С. Поддерживать принимаемые RASG и/или RSOO меры по созданию системы наставничества, включая предоставление государствам/отрасли помощи, а также обмен передовой практикой в поддержку внедрения ГосПБП</li> <li><input type="checkbox"/> 7D. Во взаимодействии с другими государствами, RASG, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами участвовать в обмене техническим инструктивным материалом, средствами и важной для безопасности полетов информации по ГосПБП и СУБП (например, консультативными циркулярами, инструкциями для персонала, показателями эффективности обеспечения безопасности полетов)</li> <li><input type="checkbox"/> 7Е. Поддерживать постоянное совершенствование ГосПБП во взаимодействии с государствами, RASG, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами</li> <li><input type="checkbox"/> 7F. Продолжать взаимодействовать с региональными группами для решения задач, связанных с региональными и национальными событиями повышенного риска</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p>7А–7Е</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 4</li> <li>— Дос 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i></li> <li>— Национальные требования СУБП государства</li> </ul> <p>7D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <a href="#">Веб-сайт по внедрению системы управления безопасностью полетов</a></li> </ul> <p>7F</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Добавление В. <i>Дорожная карта снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов (OPS)</i></li> <li>— <a href="#">Библиотека ГПБП: региональные планы обеспечения безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Библиотека ГПБП: национальные планы обеспечения безопасности полетов</a></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-8. Обеспечить наличие данных и информации о безопасности полетов в целях оказания поддержки реализации мероприятий по управлению безопасностью полетов на уровне поставщика обслуживания (этап 1)
<i>Заинтересованная сторона</i>	Отрасль
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 8А. Обеспечить соблюдение национального законодательства, правил и политики в области защиты данных и информации о безопасности полетов и других источников в соответствии с добавлением 3 Приложения 19 "Управление безопасностью полетов"</li> <li><input type="checkbox"/> 8В. Создать системы обязательного представления информации о безопасности полетов</li> <li><input type="checkbox"/> 8С. 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</li> <li><input type="checkbox"/> 8D. Создать внутренние механизмы защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников в целях повышения уровня безопасности полетов</li> <li><input type="checkbox"/> 8Е. Создать в рамках СУБП систему добровольного и конфиденциального представления данных об опасных факторах/событиях</li> <li><input type="checkbox"/> 8F. Создать и обновлять базу данных о безопасности полетов для того, чтобы технический персонал мог отслеживать проблемы обеспечения безопасности полетов в системе поставщика обслуживания</li> <li><input type="checkbox"/> 8G. Создать и использовать систему управления риском для безопасности полетов</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p>8А</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", добавление 3</li> </ul> <p>8В</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <a href="#">Группа по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST)/Группа по общей классификации (СІСТТ) ИКАО</a></li> <li>— <a href="#">Система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP)</a></li> <li>— SM ICG. <a href="#">Разработка общей классификации опасностей</a></li> <li>— SM ICG. <a href="#">Образцы классификации опасностей</a></li> </ul> <p>8В-8G</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 4</li> <li>— Дос 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i></li> <li>— Национальные требования СУБП государства</li> </ul>

Инициатива по повышению безопасности полетов	SEI-9. Обеспечить наличие данных и информации о безопасности полетов в целях оказания поддержки реализации мероприятий по управлению безопасностью полетов на уровне поставщика обслуживания (этап 2)
Заинтересованная сторона	Отрасль
Действия	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 9А. Разработать методику оценки эффективности обеспечения безопасности полетов на основе согласованных в отрасли критериев в рамках установленного процесса управления риском для безопасности полетов</li> <li><input type="checkbox"/> 9В. Разработать показатели эффективности обеспечения безопасности полетов и определить соответствующие целевые задачи в области эффективности обеспечения безопасности полетов, а также соответствующие критерии оповещения в рамках созданной системы управления риском для безопасности полетов</li> <li><input type="checkbox"/> 9С. Поощрять использование согласованных на глобальном уровне критериев для разработки и мониторинга показателей эффективности обеспечения безопасности полетов в рамках СУБП поставщиков обслуживания</li> <li><input type="checkbox"/> 9D. Поощрять обмен и использование поступающей от отрасли информации для выявления опасных факторов и недостатков в области безопасности полетов и уменьшения влияния факторов риска для безопасности полетов</li> <li><input type="checkbox"/> 9Е. Поощрять обмен поступающей от отрасли в государства и регионы информацией для оказания помощи в разработке национальных и региональных планов обеспечения безопасности полетов</li> </ul>
Справочный материал	<p>9А–9D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 4</li> <li>— Дос 9859. <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i></li> </ul> <p>9А и 9В</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— SM ICG. <a href="#">Системный подход к оценке эффективности обеспечения безопасности полетов. В контексте регламентирующих органов</a></li> <li>— SM ICG. <a href="#">Инструктивный материал для поставщиков обслуживания. Указания по оценке эффективности обеспечения безопасности полетов</a></li> </ul> <p>9В</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Показатели эффективности обеспечения безопасности полетов, разработанные неправительственными организациями: <ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="#">МСА</a></li> <li>- <a href="#">КАНСО</a></li> <li>- <a href="#">ИАТА</a></li> <li>- <a href="#">МСДА</a></li> <li>- <a href="#">Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА)</a></li> </ul> </li> </ul> <p>9Е</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <a href="#">iPACK ИКАО. Разработка национального плана обеспечения безопасности полетов (НПБП)</a></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-10. Выделение отраслевых ресурсов для поддержки постоянного совершенствования ГосПБП и СУБП
<i>Заинтересованная сторона</i>	Отрасль
<i>Действия</i>	<input type="checkbox"/> 10А. Обеспечивать выделение на уровне поставщика обслуживания компетентного технического персонала для удовлетворения потребностей инфраструктуры ГосПБП  <input type="checkbox"/> 10В. Предоставлять результаты проводимых поставщиками обслуживания анализов состояния безопасности полетов в поддержку ГосПБП
<i>Справочный материал</i>	10А — <a href="#">iPASC ИКАО. Оказание поддержки организациям гражданской авиации в проведении анализов потребностей в подготовке персонала (ТНА)</a>  10В — <a href="#">Веб-сайт по внедрению системы управления безопасностью полетов</a>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-11. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях поддержки проактивного использования возможностей моделирования риска
<i>Заинтересованная сторона</i>	Отрасль
<i>Действия</i>	<input type="checkbox"/> 11А. Взаимодействовать с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами для задействования передовой практики в сфере анализа информации о безопасности полетов <input type="checkbox"/> 11В. Обмениваться с заинтересованными сторонами информацией о выявленных факторах риска для безопасности полетов в целях разработки стратегий для принятия корректирующих мер и осуществления мониторинга <input type="checkbox"/> 11С. Активно сотрудничать с государствами и организациями, осуществляющими моделирование риска
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— <a href="#">Группа по безопасности полетов коммерческой авиации</a></li> <li>— <a href="#">Совместный руководящий комитет авиации общего назначения</a></li> <li>— <a href="#">Международная группа по безопасности полетов вертолетов</a></li> <li>— <a href="#">RASG</a></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	SEI-12. Совершенствование управления риском для безопасности полетов на уровне поставщиков обслуживания
<i>Заинтересованная сторона</i>	Отрасль
<i>Действия</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="532 373 1432 468">□ 12А. Проверить внедрение и эффективную реализацию правовых рамок обеспечения защиты данных и информации о безопасности полетов и других соответствующих источников</li> <li data-bbox="532 499 1432 625">□ 12В. Создать возможности моделирования риска для безопасности полетов в целях отслеживания системных проблем в области обеспечения безопасности полетов и предотвращения авиационных происшествий/инцидентов</li> <li data-bbox="532 657 1432 720">□ 12С. Осуществлять мониторинг сетей обмена информацией о безопасности полетов в целях их постоянного совершенствования</li> </ul>
<i>Справочный материал</i>	<p data-bbox="532 741 573 762">12А</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="532 804 1432 835">— <a href="#">Программа ФАУ по анализу и обмену информацией о безопасности полетов</a></li> <li data-bbox="532 867 1432 898">— <a href="#">Система обмена полетными данными (FDX) ИАТА</a></li> <li data-bbox="532 930 1432 993">— <a href="#">Глобальная программа ИАТА по обмену данными о безопасности полетов (STEADES)</a></li> </ul>



## Добавление В

### ДОРОЖНАЯ КАРТА СНИЖЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РИСКОВ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (OPS)

*Примечание 1. Государство может принять решение делегировать региональным организациям или другому(им) государству(ам) реализацию отдельных элементов дорожной карты OPS или запросить у них для этого помощь.*

*Примечание 2. Термин "отрасль" в дорожной карте OPS означает любую организацию, поставляющую авиационную продукцию и/или обслуживание.*

*Примечание 3. В региональных планах обеспечения безопасности полетов (РПБП) содержится применимая к каждому региону информация о самых последних региональных категориях повышенного риска (R-HRC) и инициативах по повышению безопасности полетов (SEI). Самые последние версии РПБП размещены в библиотеке ГПБП по адресу: [www.icao.int/RASP](http://www.icao.int/RASP).*

#### 1. СТОЛКНОВЕНИЕ ИСПРАВНОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА С ЗЕМЛЕЙ (CFIT)

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	Уменьшить влияние факторов, способствующих риску CFIT
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению CFIT:<ol style="list-style-type: none"><li>a) Обеспечить оснащение воздушных судов системой предупреждения об опасности сближения с землей (TAWS) в соответствии с Приложением 6 "Эксплуатация воздушных судов"</li><li>b) Способствовать более широкому использованию TAWS, выходящему за рамки требований Приложения 6</li><li>c) Выпустить консультативный бюллетень по безопасности полетов для более точного соблюдения порядка действий при получении предупреждения от TAWS</li><li>d) Способствовать большей осведомленности о рисках, связанных с заходом на посадку</li><li>e) Рассмотреть вопрос о выполнении заходов на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (CDFA)</li></ol></li></ol>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>f) Рассмотреть вопрос об использовании систем предупреждения о минимальной безопасной высоте (MSAW)</li> <li>g) Обеспечить своевременное обновление и точность электронных данных о местности и препятствиях (eTOD)</li> <li>h) Способствовать использованию полученных от GPS данных о местоположении для ввода в TAWS</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Удостовериться в эффективности инициатив по повышению безопасности полетов (SEI), приведенных в настоящей дорожной карте, посредством анализа обязательных отчетов о событиях (MOR) и систем добровольного представления данных о событиях (VOR) и результатов расследований авиационных происшествий/инцидентов (применять методику управления безопасностью полетов)</li> <li>3. Выявить дополнительные способствующие факторы, например: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Полет в неблагоприятных условиях окружающей среды</li> <li>b) Схемы заходов на посадку и документация (например, заходы на посадку с вертикальным наведением (APV) или заходы на посадку по курсовому радиомаяку с вертикальным наведением (LPV)</li> <li>c) Используемая фразеология (стандартная или нестандартная)</li> <li>d) Утомление и дезориентация пилота</li> </ul> </li> <li>4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении CFIT</li> <li>5. Проводить постоянную оценку эффективности SEI</li> </ol>
Справочный материал	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов"</li> <li>— <a href="#">Доклад ИКАО о безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">RASG</a></li> <li>— <a href="#">Группа по безопасности полетов коммерческой авиации</a>. Повышение безопасности полетов и предотвращение CFIT</li> <li>— <a href="#">Доклад ИАТА по CFIT</a></li> <li>— <a href="#">Доклад ИАТА о безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Комплект пособий ALAR Фонда безопасности полетов (FSF)</a></li> <li>— <a href="#">Skybrary</a></li> <li>— <a href="#">ЕВРОКОНТРОЛЬ</a></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с CFIT
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению CFIT: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Поддерживать использование TAWS в соответствии с Приложением 6 "Эксплуатация воздушных судов"</li> <li>b) Содействовать более широкому применению TAWS, выходящему за рамки требований Приложения 6</li> <li>c) Способствовать соблюдению порядка действий при получении предупреждения от TAWS</li> <li>d) Способствовать большей осведомленности о рисках при заходах на посадку</li> <li>e) Способствовать выполнению CDFA</li> <li>f) Способствовать применению систем MSAW</li> <li>g) Способствовать своевременному обновлению и точности eTOD</li> <li>h) Способствовать использованию полученных от глобальной системы определения местоположения (GPS) данных для обновления TAWS</li> </ol> </li> <li>2. Удостовериться в эффективности SEI в регионе, приведенных в настоящей дорожной карте, на основании данных, предоставленных государствами и отраслью (применять методику управления безопасностью полетов)</li> <li>3. Выявить дополнительные, способствующие факторы, например: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Полет в неблагоприятных условиях окружающей среды</li> <li>b) Схемы захода на посадку и документация</li> <li>c) Используемая фразеология (стандартная или нестандартная)</li> <li>d) Утомление и дезориентация пилота</li> </ol> </li> <li>4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска влияния выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении CFIT</li> <li>5. Проводить постоянную оценку эффективности SEI</li> </ol>
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов"</li> <li>— <a href="#">Доклад ИКАО о безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">RASG</a></li> <li>— <a href="#">Группа по безопасности полетов коммерческой авиации</a>. Повышение безопасности полетов и предотвращение CFIT</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>— <a href="#">CFIT ИАТА</a></li><li>— <a href="#">Доклад ИАТА о безопасности полетов</a></li><li>— <a href="#">Комплект пособий ALAR Фонда безопасности полетов (FSF)</a></li><li>— <a href="#">Skybrary</a></li><li>— <a href="#">ЕВРОКОНТРОЛЬ</a></li></ul>
--	---

Инициатива по повышению безопасности полетов	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с CFIT
Заинтересованная сторона	Отрасль
Действия	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению CFIT: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Оборудовать воздушные суда системой TAWS</li> <li>b) Более точное соблюдение порядка действий при получении предупреждения от TAWS</li> <li>c) Повысить осведомленность о рисках при заходе на посадку</li> <li>d) Способствовать выполнению CDFA</li> <li>e) Использовать системы MSAW</li> <li>f) Использовать обновленные eTOD</li> <li>g) Использовать полученные от GPS данные о местоположении для ввода в TAWS</li> </ol> </li> <li>2. Удостовериться в эффективности SEI, приведенных в настоящей дорожной карте, посредством анализа результатов мониторинга полетных данных (FDM)* и донесений пилотов** (применять методику управления безопасностью полетов)</li> <li>3. Выявить дополнительные сопутствующие факторы, например: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Полет в неблагоприятных условиях окружающей среды</li> <li>b) Схемы захода на посадку и документация</li> <li>c) Используемая фразеология (стандартная или нестандартная)</li> <li>d) Утомление и дезориентация пилота</li> </ol> </li> <li>4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении CFIT</li> <li>5. Проводить постоянную оценку эффективности SEI</li> </ol> <p>*Сигналы тревоги и предупреждения TAWS и реакция пилота на предупреждения TAWS.  **Планирование полета – несоблюдение минимальной абсолютной безопасной высоты (MSA) или ограничений в районе военной деятельности (MOA).</p>
Справочный материал	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов"</li> <li>— <a href="#">Доклад ИКАО о безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">RASG</a></li> <li>— <a href="#">Группа по безопасности полетов коммерческой авиации</a>. Повышение безопасности полетов и предотвращение CFIT</li> <li>— <a href="#">CFIT ИАТА</a></li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>— <a href="#">Доклад ИАТА о безопасности полетов</a></li><li>— <a href="#">Комплект пособий ALAR Фонда безопасности полетов (FSF)</a></li><li>— <a href="#">Skybrary</a></li><li>— <a href="#">ЕВРОКОНТРОЛЬ</a></li></ul>
--	---

**2. ПОТЕРЯ УПРАВЛЕНИЯ В ПОЛЕТЕ (LOC-I)**

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с LOC-I
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению LOC-I: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Требовать включения подготовки по предотвращению попадания самолета в сложные пространственные положения и выводу из них во все программы переучивания и переподготовки на комплексных тренажерах</li> <li>b) Требовать выделять больше времени на подготовку по вопросу роли пилота, осуществляющего мониторинг</li> </ol> </li> <li>2. Удостовериться в эффективности SEI, реализуемых в отрасли, посредством систем MOR и VOR и на основании результатов расследований происшествий/инцидентов (применять методику управления безопасностью полетов)</li> <li>3. Выявить дополнительные способствующие факторы, например: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Отвлекающие факторы</li> <li>b) Неблагоприятные погодные условия</li> <li>c) Самоуспокоенность</li> <li>d) Несовершенные стандартные эксплуатационные правила (СЭП) для эффективного управления полетом</li> <li>e) Недостаточная относительная высота над местностью для восстановления нормального положения самолета</li> <li>f) Незнание порядка действий по выводу воздушного судна из необычного пространственного положения или неумение его применять</li> <li>g) Неправильное манипулирование органами управления в ситуации, когда внезапно пилот осознает, что угол крена является чрезмерным</li> </ol> </li> <li>4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении LOC-I, например: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Повысить эффективность регулятивного надзора</li> <li>b) Усовершенствовать нормативные положения</li> </ol> </li> <li>5. Проводить постоянные оценки эффективности SEI</li> </ol>

<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>— Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу"</li><li>— Дос 10011. <i>Руководство по подготовке для предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них</i></li><li>— <a href="#">Доклад ИКАО о безопасности полетов</a></li><li>— <a href="#">LOC-I ИКАО</a></li><li>— <a href="#">RASG</a></li><li>— <a href="#">Группа по безопасности полетов коммерческой авиации</a>. Повышение безопасности полетов и предотвращение LOC-I</li><li>— <a href="#">LOC-I ИАТА</a></li><li>— <a href="#">Доклад ИАТА о безопасности полетов</a></li><li>— <a href="#">Фонд безопасности полетов</a></li><li>— <a href="#">Skybrary</a></li><li>— <a href="#">ЕВРОКОНТРОЛЬ</a></li></ul>
----------------------------	--



<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с LOC-I
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению LOC-I: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Способствовать включению подготовки по предотвращению попадания самолета в сложные пространственные условия и выводу из них во все программы переучивания и переподготовки на комплексных тренажерах</li> <li>b) Выделять больше времени на подготовку по вопросу роли пилота, осуществляющего мониторинг</li> </ol> </li> <li>2. Удостовериться в эффективности SEI в регионе на основании данных, предоставленных государствами и отраслью (применять методику управления безопасностью полетов)</li> <li>3. Выявить дополнительные способствующие факторы, например: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Отвлекающие факторы</li> <li>b) Неблагоприятные погодные условия</li> <li>c) Самоуспокоенность</li> <li>d) Несовершенные СЭП для эффективного управления полетом</li> <li>e) Недостаточная относительная высота над местностью для восстановления нормального положения самолета</li> <li>f) Незнание порядка действий по выводу воздушного судна из необычного пространственного положения или неумение его применять</li> <li>g) Неправильное манипулирование органами управления в ситуации, когда внезапно пилот осознает, что угол крена является чрезмерным</li> </ol> </li> <li>4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска влияния выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении LOC-I, например: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Организовать семинары или практикумы по безопасности полетов</li> <li>b) Способствовать реализации региональных проектов технической помощи</li> </ol> </li> <li>5. Проводить постоянные оценки эффективности SEI</li> </ol>
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу"</li> <li>— Дос 10011. <i>Руководство по подготовке для предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них</i></li> <li>— <a href="#">Доклад ИКАО о безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">LOC-I ИКАО</a></li> <li>— <a href="#">RASG</a></li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="527 275 1360 331">— <a href="#">Группа по безопасности полетов коммерческой авиации</a>. Повышение безопасности полетов и предотвращение LOC-I</li><li data-bbox="527 363 716 390">— <a href="#">LOC-I ИАТА</a></li><li data-bbox="527 422 1008 449">— <a href="#">Доклад ИАТА о безопасности полетов</a></li><li data-bbox="527 480 894 508">— <a href="#">Фонд безопасности полетов</a></li><li data-bbox="527 539 678 567">— <a href="#">Skybrary</a></li><li data-bbox="527 598 776 625">— <a href="#">ЕВРОКОНТРОЛЬ</a></li></ul>
--	--

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с LOC-I
<i>Заинтересованная сторона</i>	Отрасль
<i>Действия</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению LOC-I: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Подготовка по предотвращению попадания самолета в сложные пространственные положения и выводу из них во всех программах переучивания и переподготовки на комплексных тренажерах</li> <li>b) Выделять больше времени на подготовку пилотов многочленного экипажа по вопросам роли пилота, осуществляющего мониторинг</li> <li>c) Поощрять установку систем предупреждения о чрезмерном угле крена на всех многодвигательных воздушных судах</li> <li>d) Подготовка по ручному управлению воздушным судном на режимах близких к сваливанию и по выводу из сваливания (включая на большой абсолютной высоте)</li> <li>e) Переподготовка по механике полета</li> <li>f) Уровень адекватности тренажера</li> </ol> </li> <li>2. Удостовериться в эффективности SEI путем анализа FDM и донесений пилотов (применять методику управления безопасностью полетов)</li> <li>3. Выявить дополнительные способствующие факторы, например: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Отвлекающие факторы</li> <li>b) Неблагоприятные погодные условия</li> <li>c) Самоуспокоенность</li> <li>d) Несовершенные СЭП для эффективного управления полетом</li> <li>e) Недостаточная относительная высота над местностью для восстановления нормального положения самолета</li> <li>f) Незнание порядка действий для вывода самолета из необычных пространственных положений или неумение его применять</li> <li>g) Неправильное манипулирование органами управления в ситуации, когда внезапно пилот осознает, что угол крена является чрезмерным</li> </ol> </li> <li>4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении LOC-I</li> <li>5. Проводить постоянные оценки эффективности SEI</li> </ol>
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу"</li> <li>— Дос 10011. <i>Руководство по подготовке для предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них</i></li> <li>— <a href="#">Доклад ИКАО о безопасности полетов</a></li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>— <a href="#">LOC-I ИКАО</a></li><li>— <a href="#">RASG</a></li><li>— <a href="#">Группа по безопасности полетов коммерческой авиации</a>. Повышение безопасности полетов и предотвращение LOC-I</li><li>— <a href="#">LOC-I ИАТА</a></li><li>— <a href="#">Доклад ИАТА о безопасности полетов</a></li><li>— <a href="#">Фонд безопасности полетов</a></li><li>— <a href="#">Skybrary</a></li><li>— <a href="#">ЕВРОКОНТРОЛЬ</a></li></ul>
--	--

## 3. СТОЛКНОВЕНИЕ В ВОЗДУХЕ (МАС)

Инициатива по повышению безопасности полетов	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с МАС
Заинтересованная сторона	Государства
Действия	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению МАС: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Ввести в действие инструктивный материал и нормативные правила для обязательного оснащения воздушных судов бортовыми системами предупреждения столкновений (БСПС) в соответствии с Приложением 6 "Эксплуатация воздушных судов"</li> <li>b) Обеспечить соблюдение порядка действий при выдаче предупреждения системой БСПС</li> <li>c) Способствовать совершенствованию систем управления воздушным движением (УВД), правил и средств для более эффективного управления конфликтными ситуациями</li> <li>d) Способствовать совершенствованию систем и правил связи, например, линии передачи данных "диспетчер – пилот"</li> </ol> </li> <li>2. Удостовериться в эффективности SEI посредством анализа MOR и VOR и на основе результатов расследований происшествий/инцидентов (применять методику управления безопасностью полетов)</li> <li>3. Выявить дополнительные способствующие факторы, например: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Условия воздушного движения – плотность, сложность движения, состав воздушных судов по типам и бортовому оборудованию и т. д.</li> <li>b) Эффективность работы органов УВД в части рабочей нагрузки, компетентности, совместных действий, правил, ответственного отношения к делу и т. д., а также влияние управления безопасностью полетов со стороны поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО)</li> <li>c) Подготовка летных экипажей и корпоративная культура в части рабочей нагрузки, компетенции, совместных действий, правил, ответственного отношения к делу и т. д., а также влияние управления безопасностью полетов со стороны эксплуатанта воздушных судов</li> <li>d) Системы УВД – обработка полетных данных, связь, краткосрочное предупреждение о конфликтной ситуации (STCA) и т. д., а также взаимодействие человека-оператора и бортовых систем, и руководящие принципы ПАНО в области снабжения</li> <li>e) Бортовое оборудование – автопилот, приемоответчики и БСПС, но также летно-технические характеристики воздушного судна (например, скороподъемность) и их физические габариты</li> <li>f) Навигационная инфраструктура – зона действия и качество</li> <li>g) Наблюдение – зона действия и качество</li> </ol> </li> </ol>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>h) Обработка планов полета – эффективность и надежность представления, утверждения и рассылки планов полета</li> <li>i) Воздушное пространство – сложность структуры воздушного пространства, план маршрутов, протяженность контролируемого и неконтролируемого воздушного пространства, близость районов военной деятельности или учений и т. д.</li> <li>j) Полет в неблагоприятных условиях окружающей среды, которые могут повлиять на управление конфликтной ситуацией и предупреждение столкновения</li> </ul> <p>4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении MAC</p> <p>5. Проводить постоянные оценки эффективности SEI</p>
Справочный материал	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов"</li> <li>— Приложение 8 "Летная годность воздушных судов"</li> <li>— Приложение 19 "Управление безопасностью полетов"</li> <li>— Дос 8168. Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов (PANS-OPS)</li> <li>— Дос 9868. Правила аэронавигационного обслуживания. "Подготовка персонала" (PANS-TRG)</li> <li>— Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов</li> <li>— <a href="#">iSTARS</a></li> <li>— <a href="#">Доклад ИКАО о безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Группа AST/ИКАО по общей классификации</a></li> <li>— <a href="#">RASG</a></li> <li>— <a href="#">Группа по безопасности полетов коммерческой авиации</a>. Меры по повышению безопасности полетов и предотвращению MAC</li> <li>— <a href="#">Доклад ИАТА о безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Фонд безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Skybrary</a></li> <li>— <a href="#">ЕВРОКОНТРОЛЬ</a></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с МАС
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению МАС: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Способствовать использованию инструктивного материала и нормативных положений для оснащения воздушных судов БСПС в соответствии с Приложением 6 "Эксплуатация воздушных судов"</li> <li>b) Способствовать соблюдению порядка действий при выдаче предупреждения системой БСПС</li> <li>c) Способствовать совершенствованию, правил и средств УВД для более эффективного управления конфликтными ситуациями</li> <li>d) Способствовать совершенствованию системы и правил связи, например линии передачи данных "диспетчер – пилот"</li> </ol> </li> <li>2. Удостовериться в эффективности SEI в регионе на основании данных, представляемых государствами и отраслью (применять методику управления безопасностью полетов)</li> <li>3. Выявить дополнительные характерные для региона способствующие факторы, например: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Условия воздушного движения – плотность, сложность движения, состав воздушных судов по типам и характеристикам бортового оборудования и т. д.</li> <li>b) Эффективность органов УВД в части рабочей нагрузки, компетентности, совместных действий, правил, ответственного отношения к делу и т. д., а также влияние управления безопасностью полетов со стороны ПАНО.</li> <li>c) Подготовка летных экипажей и корпоративная культура в части рабочей нагрузки, компетенции, совместных действий, правил, ответственного отношения к делу и т. д., а также влияние управления безопасностью полетов со стороны эксплуатанта воздушных судов.</li> <li>d) Системы УВД – обработка полетных данных, связь, STCA и т. д., а также взаимодействие человека-оператора и бортовых систем, и руководящие принципы ПАНО в области снабжения</li> <li>e) Бортовое оборудование – автопилот, приемоответчики и БСПС, но также летно-технические характеристики воздушных судов (например, скороподъемность) и их физические габариты</li> <li>f) Навигационная инфраструктура – зона действия и качество</li> <li>g) Наблюдение – зона действия и качество</li> <li>h) Обработка планов полета – эффективность и надежность подачи, утверждения и рассылки планов полета</li> </ol> </li> </ol>

	<p>i) Воздушное пространство – сложность структуры воздушного пространства, план маршрутов, протяженность контролируемого и неконтролируемого воздушного пространства, близость районов военной деятельности или учений и т. д.</p> <p>j) Полет в неблагоприятных условиях окружающей среды, которые могут повлиять на управление конфликтной ситуацией и предупреждение столкновения</p> <p>4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении МАС</p> <p>5. Проводить постоянную оценку эффективности SEI</p>
Справочный материал	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов"</li> <li>— Приложение 8 "Летная годность воздушных судов"</li> <li>— Приложение 19 "Управление безопасностью полетов"</li> <li>— Дос 8168. Правила аэронавигационного обслуживания "Производство полетов воздушных судов" (PANS-OPS)</li> <li>— Дос 9868. Правила аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG)</li> <li>— Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов</li> <li>— <a href="#">iSTARS</a></li> <li>— <a href="#">Доклад ИКАО о безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Группа AST/ИКАО по общей классификации</a></li> <li>— <a href="#">RASG</a></li> <li>— <a href="#">Группа по безопасности полетов коммерческой авиации</a>. Меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению МАС</li> <li>— <a href="#">Доклад ИАТА о безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Фонд безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Skybrary</a></li> <li>— <a href="#">ЕВРОКОНТРОЛЬ</a></li> </ul>



Инициатива по повышению безопасности полетов	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с МАС
Заинтересованная сторона	Отрасль
Действия	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению МАС: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Оборудовать воздушные суда БСПС</li> <li>b) Рассмотреть вопрос об оборудовании воздушных судов автопилотом/командным пилотажным прибором, реагирующим на БСПС</li> <li>c) Обеспечить более точное соблюдение порядка действий при выдаче предупреждений системой БСПС</li> <li>d) Рассмотреть вопрос о внедрении STCA, в том числе STCA для районов аэродрома</li> <li>e) Повысить надежность и последовательность применения средств обеспечения безопасности для подачи заблаговременных и достоверных сигналов предупреждения и снизить число ложных предупреждений</li> <li>f) Усовершенствовать бортовые системы для того, чтобы предупреждать пилотов об отказе приемоответчиков и БСПС</li> <li>g) Усовершенствовать системы, правила и средства УВД для более эффективного управления конфликтными ситуациями – это может включать прогнозирование траектории воздушных судов, с тем чтобы можно было предвидеть и разрешать конфликтные ситуации на более раннем этапе с использованием среднесрочного обнаружения конфликтных ситуаций (MTCD) и аналогичных систем</li> <li>h) Совершенствовать системы и правила связи, например, линию передачи данных "диспетчер – пилот"</li> </ol> </li> <li>2. Удостовериться в эффективности SEI посредством анализа FDM*, донесений пилотов** и УВД (применять методику управления безопасностью полетов)</li> <li>3. Выявлять дополнительные способствующие факторы, например: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Условия воздушного движения – плотность, сложность движения, состав воздушных судов по типам и характеристикам бортового оборудования и т. д.</li> <li>b) Эффективность органов УВД в части рабочей нагрузки, компетентности, совместных действий, правил, ответственного отношения к делу, а также влияние управления безопасностью полетов со стороны ПАНО</li> <li>c) Подготовка летных экипажей и корпоративная культура в части рабочей нагрузки, компетенции, совместных действий, правил, ответственного отношения к делу и т. д. и влияние управления безопасностью полетов со стороны эксплуатанта воздушных судов</li> <li>d) Системы УВД – обработка полетных данных, связь, STCA и т. д., а также взаимодействие человека-оператора и бортовых систем, и руководящие принципы ПАНО в области снабжения</li> <li>e) Бортовое оборудование – автопилот, приемоответчики и БСПС, но также летно-технические характеристики воздушных судов (например, скороподъемность) и их физические габариты</li> </ol> </li> </ol>

	<p>f) Навигационная инфраструктура – зона действия и качество</p> <p>g) Наблюдение – зона действия и качество</p> <p>h) Обработка планов полета – эффективность и надежность представления, утверждения и рассылки планов полета</p> <p>i) Воздушное пространство – сложность структуры воздушного пространства, план маршрутов, протяженность контролируемого и неконтролируемого воздушного пространства, близость районов военной деятельности или учений и т. д.</p> <p>j) Полет в неблагоприятных условиях окружающей среды, которые могут повлиять на управление конфликтной ситуацией и предупреждение столкновения</p> <p>4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении MAC</p> <p>5. Проводить постоянные оценки эффективности SEI</p> <p><i>*Информация о воздушном движении и рекомендации по разрешению угрозы столкновения от системы предупреждения столкновений (TCAS-RA), консультативные сообщения о воздушном движении TCAS (TCAS-TA).</i>  <i>**Нарушение эшелонирования и воздушного пространства, вертикальное отклонение от заданного эшелона, опасное сближение воздушных судов (AIRPROX), серьезные навигационные погрешности (GNE) и большие отклонения по относительной высоте (LHD).</i></p>
Справочный материал	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов"</li> <li>— Приложение 8 "Летная годность воздушных судов"</li> <li>— Приложение 19 "Управление безопасностью полетов"</li> <li>— Дос 8168. Правила аэронавигационного обслуживания. "Производство полетов воздушных судов" (PANS-OPS)</li> <li>— Дос 9868. Правила аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG)</li> <li>— Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов</li> <li>— <a href="#">iSTARS</a></li> <li>— <a href="#">Доклад ИКАО о безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Группа CAST/ИКАО по общей классификации</a></li> <li>— <a href="#">RASG</a></li> <li>— <a href="#">Группа по безопасности полетов коммерческой авиации</a>. Меры по предотвращению MAC</li> <li>— <a href="#">Доклад ИАТА о безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Фонд безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Skybrary</a></li> <li>— <a href="#">ЕВРОКОНТРОЛЬ</a></li> </ul>

## 4. ВЫЕЗД ЗА ПРЕДЕЛЫ ВПП (RE)

Инициатива по повышению безопасности полетов	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с RE
Заинтересованная сторона	Государство
Действия	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению RE: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Обеспечить разработку и внедрение государственной программы по безопасности операций на ВПП и создание групп по безопасности операций на ВПП</li> <li>b) Способствовать введению руководящих принципов и подготовки по вопросам прерванной посадки, ухода на второй круг, посадки с боковым и попутным ветром (вплоть до максимальных, продемонстрированных изготовителем значений ветра)</li> <li>c) Способствовать оснащению воздушных судов системами оповещения и предупреждения о выкатывании за пределы ВПП</li> <li>d) 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"</li> <li>e) Сертифицировать аэродромы в соответствии с положениями тома I Приложения 14 ИКАО, а также Дос 9981.PANS-Аэродромы</li> <li>f) Способствовать установке систем аварийного торможения, если невозможно соблюдать требования к концевой зоне безопасности (КЗБ) ВПП</li> <li>g) Обеспечить разработку и применение правил, направленных на систематическое снижение частоты неустановившихся заходов на посадку на ВПП</li> </ol> </li> <li>2. Удостовериться в эффективности SEI посредством анализа MOR, VOR и на основе результатов расследования авиационных происшествий/инцидентов (применять методику управления безопасностью полетов)</li> <li>3. Выявить дополнительные способствующие факторы, например: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Неэффективные СЭП</li> <li>b) Несоблюдение надлежащих СЭП</li> <li>c) Посадка с длинным пробегом/с глиссированием/с "козлением"/ с жестким касанием/со смещением от оси ВПП/с боковым сносом</li> <li>d) Неправильное построение схем захода на посадку</li> <li>e) Недостаточный регулятивный надзор</li> </ol> </li> </ol>

	<p>4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении RE</p> <p>5. Проводить постоянные оценки эффективности SEI</p>
Справочный материал	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 14 "Аэродромы", том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов"</li> <li>— Дос 8168. Правила аэронавигационного обслуживания "Производство полетов воздушных судов" (PANS-OPS)</li> <li>— Дос 9981. Правила аэронавигационного обслуживания "Аэродромы" (PANS-Аэродромы)</li> <li>— Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов</li> <li>— <a href="#">Глобальный план действий ИКАО по безопасности операций на ВПП</a></li> <li>— <a href="#">Справочник ИКАО для группы по безопасности операций на ВПП</a></li> <li>— <a href="#">Комплект IKit ИКАО по безопасности операций на ВПП</a></li> <li>— <a href="#">RASG</a></li> <li>— <a href="#">Содействие безопасности полетов в рамках ЕАБП</a></li> <li>— <a href="#">Европейский план действий по предотвращению выездов за пределы ВПП (EAPPRE)</a></li> <li>— <a href="#">Группа по безопасности полетов коммерческой авиации</a>. Меры по повышению безопасности полетов и предотвращению RE</li> <li>— <a href="#">RSOO</a></li> <li>— <a href="#">iSTARS</a></li> <li>— <a href="#">Доклад ИКАО о безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Группа CAST/ИКАО по общей классификации</a></li> <li>— <a href="#">Доклад ИАТА о безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Безопасность операций на ВПП (ИАТА)</a></li> <li>— <a href="#">Skybrary</a></li> <li>— <a href="#">Комплект пособий ALAR Фонда безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Глобальный план действий по предотвращению выездов за пределы ВПП (GAPPRE)</a></li> </ul>

Инициатива по повышению безопасности полетов	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с RE
Заинтересованная сторона	Регионы
Действия	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению RE: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Содействовать разработке и внедрению государственной программы по безопасности операций на ВПП и созданию групп по безопасности операций на ВПП</li> <li>b) Содействовать введению в действие руководящих принципов и подготовки по вопросам прерванной посадки, ухода на второй круг, посадки с боковым и попутным ветром (вплоть до максимальных, продемонстрированных изготовителем значений ветра)</li> <li>c) Содействовать оснащению воздушных судов системами оповещения и предупреждения о выкатывании за пределы ВПП</li> <li>d) Способствовать эффективному и своевременному предоставлению 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"</li> <li>e) Способствовать сертификации аэродромов в соответствии с положениями тома I Приложения 14 и документа PANS-Аэродромы (Дос 9981)</li> <li>f) Способствовать установке систем аварийного торможения, если невозможно соблюдать требования к КЗБ ВПП</li> <li>g) Способствовать введению правил, направленных на систематическое снижение частоты неуставившихся заходов на ВПП</li> </ol> </li> <li>2. Удостовериться в эффективности SEI в регионе с использованием данных, представляемых государствами и отраслью (применять методику управления безопасностью полетов)</li> <li>3. Выявлять дополнительные способствующие факторы, например: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Неэффективные СЭП</li> <li>b) Невыполнение надлежащих СЭП</li> <li>c) Посадка с длинным пробегом/с глиссированием/с "козлением"/с жестким касанием/со смещением от оси ВПП/с боковым сносом</li> <li>d) Неправильное построение схем захода на посадку</li> <li>e) Недостаточный регулятивный надзор</li> </ol> </li> <li>4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении RE</li> <li>5. Проводить постоянную оценку эффективности SEI</li> </ol>

Справочный материал	<ul style="list-style-type: none"><li>— Приложение 14 "Аэродромы", том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов"</li><li>— Дос 8168. Правила аэронавигационного обслуживания "Производство полетов воздушных судов" (PANS-OPS)</li><li>— Дос 9981. Правила аэронавигационного обслуживания "Аэродромы" (PANS-Аэродромы)</li><li>— Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов</li><li>— <a href="#">Глобальный план действий ИКАО по безопасности операций на ВПП</a></li><li>— <a href="#">Справочник ИКАО для группы по безопасности операций на ВПП</a></li><li>— <a href="#">Комплект IKit ИКАО по безопасности операций на ВПП</a></li><li>— <a href="#">RASG</a></li><li>— <a href="#">Содействие безопасности полетов в рамках ЕАБП</a></li><li>— <a href="#">Европейский план действий по предотвращению выездов за пределы ВПП (EAPPRE)</a></li><li>— <a href="#">Группа по безопасности полетов коммерческой авиации</a>. Меры по предотвращению RE</li><li>— <a href="#">RSOO</a></li><li>— <a href="#">iSTARS</a></li><li>— <a href="#">Доклад ИКАО о безопасности полетов</a></li><li>— <a href="#">Группа CAST/ИКАО по общей классификации</a></li><li>— <a href="#">Доклад ИАТА о безопасности полетов</a></li><li>— <a href="#">Безопасность операций на ВПП (ИАТА)</a></li><li>— <a href="#">Skybrary</a></li><li>— <a href="#">Комплект пособий ALAR Фонда безопасности полетов</a></li><li>— <a href="#">Глобальный план действий по предотвращению выездов за пределы ВПП (GAPPRE)</a></li></ul>
---------------------	---

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с RE
<i>Заинтересованная сторона</i>	Отрасль
<i>Действия</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению RE: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Активное участие в программах по безопасности операций на ВПП и в группах по безопасности операций на ВПП</li> <li>b) Руководящие принципы и подготовка по вопросам прерванной посадки, ухода на второй круг, посадки с боковым и попутным ветром (вплоть до максимальных, продемонстрированных изготовителем значений ветра)</li> <li>c) Оборудовать воздушные суда системами оповещения и предупреждения о выкатывании за пределы ВПП</li> <li>d) Эффективно и своевременно предоставлять информации о метеорологических и аэродромных условиях (например, состояние поверхности ВПП в соответствии с глобальным форматом сообщений об эффективности торможения и пересмотренных объявленных дистанциях, предусмотренным томом I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" Приложения 14 "Аэродромы"</li> <li>e) Соблюдать связанные с ВПП положения тома I Приложения 14 ИКАО, а также Doc 9981. PANS-Аэродромы</li> <li>f) Рассмотреть вопрос об установке систем аварийного торможения, если требования к КЗБ ВПП выполнить невозможно</li> <li>g) Обеспечить и разработку правил, направленных на систематическое снижение частоты неустановившихся заходов на ВПП</li> </ol> </li> <li>2. Удостовериться в эффективности SEI посредством анализа FDM*, и донесений пилотов** (применять методику управления безопасностью полетов)</li> <li>3. Выявлять дополнительные способствующие факторы, например: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Неэффективные СЭП</li> <li>b) Невыполнение надлежащих СЭП</li> <li>c) Посадка с длинным пробегом/с глиссированием/с "козлением"/с жестким касанием ВПП/со смещением от центра ВПП/с боковым сносом</li> <li>d) Неправильное построение схем захода на посадку</li> <li>e) Недостаточный регулятивный надзор</li> </ol> </li> <li>4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении RE</li> </ol>

	<p>5. Проводить постоянные оценки эффективности SEI</p> <p><i>*Например, посадки с длинным пробегом, чрезмерная высота и скорость над порогом ВПП, конфигурация воздушного судна на высоте 1000 футов над уровнем аэродрома (AAL), скорость на высоте 1000 футов AAL, попутный ветер, отклонение от курса на конечном этапе захода на посадку, использование средств торможения (интерцепторов, реверсивной тяги, автоматического торможения)</i></p> <p><i>**Эффективность торможения, неблагоприятные погодные условия, неисправность навигационного средства (navaid)</i></p>
Справочный материал	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 14. "Аэродромы", том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов"</li> <li>— Дос 8168. Правила аэронавигационного обслуживания "Производство полетов воздушных судов" (PANS-OPS)</li> <li>— Дос 9981. Правила аэронавигационного обслуживания "Аэродромы" (PANS-Аэродромы)</li> <li>— Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов</li> <li>— <a href="#">Глобальный план действий ИКАО по безопасности операций на ВПП</a></li> <li>— <a href="#">Справочник ИКАО для группы по безопасности операций на ВПП</a></li> <li>— <a href="#">Комплект IKit ИКАО по безопасности операций на ВПП</a></li> <li>— <a href="#">RASG</a></li> <li>— <a href="#">Содействие безопасности полетов в рамках ЕАБП</a></li> <li>— <a href="#">Европейский план действий по предотвращению выездов за пределы ВПП (EAPPRE)</a></li> <li>— <a href="#">Группа по безопасности полетов коммерческой авиации</a>. Меры по повышению безопасности полетов и предотвращению RE</li> <li>— <a href="#">RSOO</a></li> <li>— <a href="#">iSTARS</a></li> <li>— <a href="#">Доклад ИКАО о безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Группа CAST/ИКАО по общей классификации</a></li> <li>— <a href="#">Доклад ИАТА о безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Безопасность операций на ВПП (ИАТА)</a></li> <li>— <a href="#">Skybrary</a></li> <li>— <a href="#">Комплект пособий ALAR Фонда безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Глобальный план действий по предотвращению выездов за пределы ВПП (GAPPRE)</a></li> </ul>



## 5. НЕСАНКЦИОНИРОВАННЫЙ ВЫЕЗД НА ВПП (RI)

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с RI
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Действия</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению RI: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Обеспечить разработку и внедрение государственной программы по безопасности операций на ВПП и создание групп по безопасности операций на ВПП</li> <li>b) Способствовать разработке руководящих принципов, правил и курсов подготовки, обеспечивающих ситуационную осведомленность диспетчеров, пилотов и водителей транспортных средств в контролируемой зоне</li> <li>c) Обеспечить эффективное использование соответствующих технических средств для повышения ситуационной осведомленности, таких как движущиеся карты аэропорта (АММ) с повышенной разрешающей способностью, электронные полетные планшеты (EFB), системы технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EVS) и коллиматорные индикаторы (HUD), усовершенствованные системы управления наземным движением и контроля за ними (A-SMGCS), огни линии "стоп" и автономные системы предупреждения о несанкционированном выезде на ВПП (ARIWS)</li> <li>d) Сертифицировать аэродромы в соответствии с томом I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" Приложения 14 "Аэродромы" ИКАО, а также Doc 9981.PANS-Аэродромы</li> <li>e) Обеспечить использование стандартной фразеологии в соответствии с применимыми правилами государства и положениями ИКАО (например, Doc 9432 <i>Руководство по радиотелефонной связи</i>)</li> <li>f) Обеспечить выявление и публикацию в сборнике аэронавигационной информации (AIP) опасных участков на аэродромах</li> <li>g) Обеспечить разработку и реализацию соответствующих стратегий устранения опасных факторов или снижения рисков, связанных с выявленными опасными участками</li> </ol> </li> <li>2. Удостовериться в эффективности SEI посредством анализа MOR, VOR и на основании результатов исследований происшествий/инцидентов (применять методику управления безопасностью полетов)</li> </ol>

	<p>3. Выявлять дополнительные способствующие факторы, например:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Полеты в условиях низкой видимости</li> <li>b) Сложная или несовершенная структура аэродрома</li> <li>c) Сложность движения (несколько параллельных очередей на исполнительный старт)</li> <li>d) Временные разрешения</li> <li>e) Одновременное использование пересекающихся ВПП</li> <li>f) Поздняя выдача или поздние изменения разрешений на вылет</li> <li>g) Использование фразеологии (например, нестандартная или стандартная, путаница с позывными)</li> <li>h) Одновременное использование нескольких языков для связи с органом УВД</li> <li>i) Знание английского языка, несмотря на введение ИКАО системы проверки владения авиационным английским языком</li> <li>j) Не отвечающая требованиям программа оценки и подготовки водителей транспортных средств на площади маневрирования</li> </ul> <p>4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении RI</p> <p>5. Проводить постоянные оценки эффективности SEI</p>
Справочный материал	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 14 "Аэродромы", том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов"</li> <li>— Дос 8168. Правила аэронавигационного обслуживания "Производство полетов воздушных судов" (PANS-OPS)</li> <li>— Дос 9981. Правила аэронавигационного обслуживания "Аэродромы" (PANS- Аэродромы)</li> <li>— Дос 9432. Руководство по радиотелефонной связи</li> <li>— Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов</li> <li>— Дос 9870. Руководство по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП</li> <li>— <a href="#">Глобальный план действий ИКАО по безопасности операций на ВПП</a></li> <li>— <a href="#">Справочник ИКАО для группы по безопасности операций на ВПП</a></li> <li>— <a href="#">Комплект IKit ИКАО по безопасности операций на ВПП</a></li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>— <a href="#">RASG</a></li><li>— <a href="#">Содействие повышению безопасности полетов в рамках ЕАБП</a></li><li>— <a href="#">Группа по безопасности полетов коммерческой авиации</a>, Меры по повышению безопасности полетов и предотвращению RI</li><li>— <a href="#">RSOO</a></li><li>— <a href="#">iSTARS</a></li><li>— <a href="#">Доклад ИКАО о безопасности полетов</a></li><li>— <a href="#">Группа CAST/ИКАО по общей классификации</a></li><li>— <a href="#">Доклад ИАТА о безопасности полетов</a></li><li>— <a href="#">Безопасность операций на ВПП (ИАТА)</a></li><li>— <a href="#">Фонд безопасности полетов</a></li><li>— <a href="#">Skybrary</a></li><li>— <a href="#">ЕВРОКОНТРОЛЬ</a></li><li>— <a href="#">Европейский план действий по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП</a></li></ul>
--	---

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с RI
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Действия</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению RI: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Содействовать разработке и внедрению государственной программы безопасности операций на ВПП и созданию групп по безопасности операций на ВПП</li> <li>b) Способствовать введению руководящих принципов, правил и подготовки персонала для обеспечения ситуационной осведомленности диспетчеров, пилотов и водителей транспортных средств в контролируемой зоне</li> <li>c) Способствовать эффективному использованию соответствующих технических средств для повышения ситуационной осведомленности, таких как АММ с повышенной разрешающей способностью, EFB, EVS и HUD, А-SMGCS, огни линии "стоп" и ARIWS</li> <li>d) Способствовать сертификации аэродромов в соответствии с томом I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" Приложения 14 "Аэродромы" ИКАО, а также Doc 9981. <i>PANS-Аэродромы</i></li> <li>e) Способствовать использованию стандартной фразеологии в соответствии с применимыми государственными правилами и положениями ИКАО (например, Doc 9432 "Руководство по радиотелефонной связи")</li> <li>f) Способствовать выявлению и публикации в AIP опасных участков на аэродромах</li> <li>g) Способствовать реализации соответствующих стратегий, направленных на устранение опасных факторов или снижение рисков, связанных с выявленными опасными участками</li> </ol> </li> <li>2. Удостовериться в эффективности SEI в регионе на основании данных, предоставляемых государствами и отраслью (применять методику управления безопасностью полетов)</li> <li>3. Выявить дополнительные способствующие факторы, например: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Полеты в условиях низкой видимости</li> <li>b) Сложная или несовершенная структура аэродрома</li> <li>c) Сложность движения (несколько параллельных очередей на исполнительный старт)</li> <li>d) Временные разрешения</li> <li>e) Одновременное использование пересекающихся ВПП</li> <li>f) Поздняя выдача или поздние изменения разрешений на вылет</li> <li>g) Использование фразеологии (например, нестандартная или стандартная, путаница с позывными)</li> </ol> </li> </ol>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>h) Одновременное использование нескольких языков для связи с органом УВД</li> <li>i) Знание английского языка, несмотря на введение ИКАО системы проверки владения авиационным английским языком</li> <li>j) Не отвечающая требованиям программа подготовки и оценки водителей транспортных средств на площадке маневрирования</li> </ul> <p>4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении RI</p> <p>5. Проводить постоянные оценки эффективности SEI</p>
Справочный материал	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 14 "Аэродромы", том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов"</li> <li>— Дос 8168. Правила аэронавигационного обслуживания "Производство полетов воздушных судов" (PANS-OPS)</li> <li>— Дос 9981. Правила аэронавигационного обслуживания. "Аэродромы" (PANS-Аэродромы)</li> <li>— Дос 9432. Руководство по радиотелефонной связи</li> <li>— Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов</li> <li>— Дос 9870. Руководство по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП</li> <li>— <a href="#">Глобальный план действий ИКАО по безопасности операций на ВПП</a></li> <li>— <a href="#">Справочник ИКАО для группы по безопасности операций на ВПП</a></li> <li>— <a href="#">Комплект IKit ИКАО по безопасности операций на ВПП</a></li> <li>— <a href="#">RASG</a></li> <li>— <a href="#">Содействие повышению безопасности полетов в рамках ЕАБП</a></li> <li>— <a href="#">Группа по безопасности полетов коммерческой авиации</a>, Меры по повышению безопасности полетов и предотвращению RI</li> <li>— <a href="#">RSOO</a></li> <li>— <a href="#">iSTARS</a></li> <li>— <a href="#">Доклад ИКАО о безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Группа CAST/ИКАО по общей классификации</a></li> <li>— <a href="#">Доклад ИАТА о безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Безопасность операций на ВПП (ИАТА)</a></li> <li>— <a href="#">Фонд безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Skybrary</a></li> <li>— <a href="#">ЕВРОКОНТРОЛЬ</a></li> <li>— <a href="#">Европейский план действий по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП</a></li> </ul>

<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	Уменьшить влияние факторов, способствующих происшествиям и инцидентам, связанным с RI
<i>Заинтересованная сторона</i>	Отрасль
<i>Действия</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Принять следующие меры по обеспечению безопасности полетов и предотвращению RI: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Активное участие в программах безопасности операций на ВПП и в группах по безопасности операций на ВПП</li> <li>b) Руководящие принципы, правила и подготовка персонала, обеспечивающие ситуационную осведомленность диспетчеров, пилотов и водителей транспортных средств в контролируемой зоне</li> <li>c) Эффективное использование соответствующих технических средств для повышения ситуационной осведомленности, таких как АММ с повышенной разрешающей способностью, EFB, EVS и HUD, A-SMGCS, огни линии "стоп" и ARIWS</li> <li>d) Соблюдать относящиеся к ВПП положения тома I "<i>Проектирование и эксплуатация аэродромов</i>" Приложения 14 "<i>Аэродромы</i>" ИКАО, а также Дос 9981 "<i>PANS-Аэродромы</i>"</li> <li>e) Использование стандартной фразеологии в соответствии с применимыми государственными правилами и положениями ИКАО (например, Дос 9432. <i>Руководство по радиотелефонной связи</i>)</li> <li>f) Выявление и опубликование в AIP опасных участков на аэродромах</li> <li>g) Соответствующие стратегии устранения опасных факторов, связанных с выявленными опасными участками</li> </ol> </li> <li>2. Удостовериться в эффективности SEI посредством анализа данных* УВД и информации от заинтересованных сторон (применять методику управления безопасностью полетов)</li> <li>3. Выявлять дополнительные способствующие факторы, например: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Полеты в условиях низкой видимости</li> <li>b) Сложная или несовершенная структура аэродрома</li> <li>c) Сложность движения (несколько параллельных очередей на исполнительный старт)</li> <li>d) Временные разрешения</li> <li>e) Одновременное использование пересекающихся ВПП</li> <li>f) Поздняя выдача или поздние изменения разрешений на вылет</li> <li>g) Использование фразеологии (например, нестандартная или стандартная, путаница с позывными)</li> <li>h) Одновременное использование нескольких языков для связи с органом УВД</li> </ol> </li> </ol>

	<p>i) Знание английского языка, несмотря на введение ИКАО системы проверки владения авиационным английским языком</p> <p>j) Не отвечающая требованиям программа подготовки и оценки водителей транспортных средств на площадке маневрирования</p> <p>4. Разработать и реализовать дополнительные SEI для снижения риска выявленных способствующих факторов, если таковые имеются, в отношении RI</p> <p>5. Проводить постоянные оценки эффективности SEI</p> <p><i>*Записи, число конфликтных ситуаций, обнаруженных системой SMGCS.</i></p>
Справочный материал	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Приложение 14 "Аэродромы", том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов"</li> <li>— Дос 8168. Правила аэронавигационного обслуживания "Производство полетов воздушных судов" (PANS-OPS)</li> <li>— Дос 9981. Правила аэронавигационного обслуживания "Аэродромы" (PANS-Аэродромы)</li> <li>— Дос 9432. Руководство по радиотелефонной связи</li> <li>— Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов</li> <li>— Дос 9870. Руководство по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП</li> <li>— <a href="#">Глобальный план действий ИКАО по безопасности операций на ВПП</a></li> <li>— <a href="#">Справочник ИКАО для группы по безопасности операций на ВПП</a></li> <li>— <a href="#">Комплект IKit ИКАО по безопасности операций на ВПП</a></li> <li>— <a href="#">RASG</a></li> <li>— <a href="#">Содействие повышению безопасности полетов в рамках ЕАБП</a></li> <li>— <a href="#">Группа по безопасности полетов коммерческой авиации</a>, Меры по повышению безопасности полетов и предотвращению RI</li> <li>— <a href="#">RSOO</a></li> <li>— <a href="#">iSTARS</a></li> <li>— <a href="#">Доклад ИКАО о безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Группа CAST/ИКАО по общей классификации</a></li> <li>— <a href="#">Доклад ИАТА о безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Безопасность операций на ВПП (ИАТА)</a></li> <li>— <a href="#">Фонд безопасности полетов</a></li> <li>— <a href="#">Skybrary</a></li> <li>— <a href="#">ЕВРОКОНТРОЛЬ</a></li> <li>— <a href="#">Европейский план действий по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП</a></li> </ul>





## Добавление С

### ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ И ПОКАЗАТЕЛИ ГПБП

Примечание. Эта таблица взята из издания ГПБП 2023-2025 гг. (см. таблицу 4-1)

ЖЕЛАТЕЛЬНАЯ ЦЕЛЬ ИКАО В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ "НОЛЬ ПОГИБШИХ К 2030 ГОДУ И В ПОСЛЕДУЮЩИЕ ГОДЫ"			
Цель	Задача		Примеры показателей
<b>Цель 1:</b> добиваться постоянного снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов	1.1	Сохранять тенденцию к уменьшению частоты происшествий в мире	<ul style="list-style-type: none"> <li>Число происшествий.</li> <li>Число происшествий на миллион вылетов (частота происшествий).</li> <li>Число происшествий со смертельным исходом.</li> <li>Число происшествий со смертельным исходом на миллион вылетов (частота происшествий со смертельным исходом).</li> <li>Число погибших.</li> <li>Число погибших на количество перевезенных пассажиров (частота смертельных исходов).</li> <li>Процентное отношение событий к категориям повышенного риска (HRC)</li> </ul>
<b>Цель 2:</b> повышать потенциал государств в области контроля за обеспечением безопасности полетов	2.1	<p>Всем государствам улучшить свой показатель эффективной реализации (EI) критических элементов (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (с акцентом на приоритетных ВП) следующим образом:</p> <p>а) к 2024 году – 75 %;</p> <p>б) к 2026 году – 85 %;</p> <p>с) к 2030 году – 95 %</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Число государств, которые достигли показателя EI в установленный срок.</li> <li>Число государств, которые полностью реализовали приоритетные ВП.</li> <li>Процентное отношение требуемых планов корректирующих действий (ПКД), представленных государствами (с использованием OLF).</li> <li>Процентное отношение выполненных ПКД на государство (с использованием OLF)</li> </ul>
<b>Цель 3:</b> внедрять эффективные государственные программы по безопасности полетов (ГосПБП)	3.1	К 2023 году всем государствам создать основу ГосПБП	<ul style="list-style-type: none"> <li>Число государств, реализовавших ВП основы ГосПБП.</li> <li>Процентное отношение требуемых ПКД, касающихся ВП основы ГосПБП, представленных государствами (с использованием OLF).</li> <li>Процентное отношение требуемых ПКД, касающихся ВП основы ГосПБП, выполненных каждым государством (с использованием OLF)</li> </ul>
	3.2	К 2024 году всем государствам опубликовать национальный план обеспечения безопасности полетов	<ul style="list-style-type: none"> <li>Число государств, опубликовавших свои НПБП</li> </ul>

<b>ЖЕЛАТЕЛЬНАЯ ЦЕЛЬ ИКАО В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ "НОЛЬ ПОГИБШИХ К 2030 ГОДУ И В ПОСЛЕДУЮЩИЕ ГОДЫ"</b>			
<i>Цель</i>	<i>Задача</i>		<i>Примеры показателей</i>
	<b>3.3</b>	<p>Всем государствам стремиться к внедрению эффективной ГосПБП в следующие сроки:</p> <p>а) к 2025 г. – действующая<sup>1</sup>;</p> <p>б) к 2028 г. – действующая и эффективная</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Число государств, имеющих действующую ГосПБП.</li> <li>• Число государств, имеющих действующую и эффективную ГосПБП.</li> <li>• Число государств, которым необходимо внедрение СУБП соответствующими поставщиками обслуживания, находящимися в их ведении</li> </ul>
<b>Цель 4:</b> повысить уровень сотрудничества на региональном уровне	<b>4.1</b>	К 2023 г. государствам, которые не способны достигнуть целей 2 и 3 ГПБП, изыскать источники помощи в укреплении их потенциала по контролю за обеспечением безопасности полетов или в реализации ГосПБП	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Число государств, находящихся в поисках содействия путем использования регионального механизма контроля за безопасностью полетов либо признанных ИКАО функций другого государства или другой организации по контролю за безопасностью полетов.</li> <li>• Число государств, которые представили в региональное бюро ИКАО проекты своих НПБП.</li> <li>• Число государств, зарегистрированных в онлайн-сообществе НПБП</li> </ul>
	<b>4.2</b>	К 2023 г. всем регионам следует опубликовать обновленный региональный план обеспечения безопасности полетов (РПБП), согласованный с ГПБП издания 2023–2025 гг.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Число регионов, опубликовавших обновленный РПБП</li> </ul>
	<b>4.3</b>	К 2025 г. всем государствам следует делиться информацией об эксплуатационных рисках для безопасности полетов, включая показатели эффективности обеспечения безопасности полетов ГосПБП (SPI), и возникающих проблемах своим соответствующим региональным группам (RASG)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Число государств, зарегистрированных на защищенном портале по эксплуатационным рискам для безопасности полетов и возникающим проблемам.</li> <li>• Число государств, предоставляющих свои SPI ГосПБП соответствующим RASG.</li> <li>• Число сообщений, полученных через защищенный портал по эксплуатационным рискам для безопасности полетов и возникающим проблемам и подтвержденных специалистами.</li> <li>• Объем исследований/аналитики, выполненных RASG на основании сообщений, полученных через защищенный портал по эксплуатационным рискам для безопасности полетов и возникающим проблемам.</li> </ul>

1. Термины "действующая" и "действующая и эффективная" обозначают уровень развития, определенный в рамках проводимой ИКАО оценки выполнения ГосПБП.

<b>ЖЕЛАТЕЛЬНАЯ ЦЕЛЬ ИКАО В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ "НОЛЬ ПОГИБШИХ К 2030 ГОДУ И В ПОСЛЕДУЮЩИЕ ГОДЫ"</b>			
<i>Цель</i>	<i>Задача</i>		<i>Примеры показателей</i>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Процентное соотношение инициатив по улучшению обеспечения безопасности полетов, выполненных RASG в рамках управления риском безопасности полетов.</li> <li>• Число регионов, располагающих механизмом сбора и обработки данных об эксплуатационных рисках для безопасности полетов и возникающих проблемах</li> </ul>
<b>Цель 5:</b> расширить использование отраслевых программ и сетевых ресурсов по обмену информацией о безопасности полетов поставщиками обслуживания	<b>5.1</b>	Сохранять тенденцию к увеличению вклада отрасли в сети обмена информацией о безопасности полетов для оказания содействия государствам и регионам в разработке НПБП и РПБП	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Число поставщиков обслуживания, использующих глобально согласованные параметры для своих SPI.</li> <li>• Процентное отношение поставщиков обслуживания, участвующих в соответствующих признанных ИКАО отраслевых программах проверок.</li> <li>• Число государств и регионов, сообщающих о растущем и улучшающемся предоставлении информации о безопасности полетов отраслью для оказания помощи в разработке НПБП и РПБП.</li> <li>• Число РПБП, разработанных с консультационной помощью отрасли.</li> <li>• Число государств, внедривших системы сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS) для обеспечения участия в сети обмена информацией о безопасности полетов.</li> <li>• Число поставщиков обслуживания, вносящих вклад в одну из SDCPS или сетей обмена информацией о безопасности полетов</li> </ul>
<b>Цель 6:</b> обеспечить наличие надлежащей инфраструктуры для поддержания безопасности полетов	<b>6.1</b>	К 2025 г. сохранить растущую тенденцию к увеличению числа государств, имеющих инфраструктуру в области аэронавигации и аэродромов, отвечающую соответствующим Стандартам ИКАО	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Количество или процентное отношение недостатков в области аэронавигации, связанных с инфраструктурой, в сравнении с региональными аэронавигационными планами.</li> <li>• Число или процентное отношение государств, реализовавших связанные с базовыми фундаментальными блоками ВП, имеющие отношение к инфраструктуре</li> </ul>



## Добавление D

### SEI ДОРОЖНОЙ КАРТЫ И ЗАДАЧИ ГПБП

В настоящем добавлении показана связь между SEI дорожной карты решения организационных проблем (ORG) и поддерживаемых ими задачами ГПБП. Оно предназначено для оказания помощи заинтересованным сторонам в выборе SEI, приемлемых для решения каждой региональной или национальной задачи в области безопасности полетов. SEI, касающиеся региона или организационных проблем государства, следует включать в планы действий, являющиеся составной частью РПБП и НПБП.

**Таблица 1. Дорожная карта решения организационных проблем (ORG) – государства**

<i>Государственный компонент 1. Государственная система контроля за обеспечением безопасности полетов</i>	
<i>Стадия реализации 1. Создание структуры для контроля за обеспечением безопасности (КЭ-1 – КЭ-5)</i>	
<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	<i>Поддерживаемые задачи ГПБП</i>
SEI-1. Последовательное внедрение SARPS ИКАО на национальном уровне	2.1
SEI-2 .Создание всеобъемлющей структуры нормативного надзора	2.1
SEI-3. Создание независимого полномочного органа по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с Приложением 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов"	1.1
	2.1
SEI-4. Стратегическое распределение ресурсов для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов	2.1
	4.1
SEI-5. Квалифицированный технический персонал для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов	1.1
	2.1
	3.2
	4.1
SEI-6. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях согласованного повышения уровня безопасности полетов	1.1
	2.1
	3.2
	4.1

SEI-7. Служить для ИКАО основным источником информации о безопасности полетов, предоставляя и обновляя соответствующие документы и записи	2.1
<b>Стадия реализации 2. Внедрение системы контроля за обеспечением безопасности полетов (КЭ-6 – КЭ-8)</b>	
SEI-8. Последовательное внедрение SARPS ИКАО на национальном уровне	2.1
SEI-9. Постоянное внедрение и соблюдение SARPS ИКАО на национальном уровне	1.1
	2.1
SEI-10. Стратегическое распределение ресурсов для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов	2.1
	4.1
SEI-11. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях согласованного повышения уровня безопасности полетов	1.1
	2.1
	3.2
	4.1
SEI-12. Служить для ИКАО постоянным источником основной информации о безопасности полетов, обновляя все соответствующие документы и записи по мере продвижения вперед	2.1

<b>Государственный компонент 2. Государственная программа по безопасности полетов</b>	
<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	<i>Поддерживаемые задачи ГПАБ</i>
SEI-13. Приступить к внедрению ГосПБП на национальном уровне	3.1
	3.2
	3.3
SEI-14. Стратегическое распределение ресурсов, необходимых для начала внедрения ГосПБП	3.1
	3.3
	4.1
SEI-15. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами, необходимое для начала внедрения ГосПБП	3.1
	3.3
	4.1
SEI-16. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами, необходимое для завершения внедрения ГосПБП	3.1
	3.3
	4.1
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)	1.1
	3.2
	3.3
	4.3
	5.1
SEI-18. Предоставление данных и информации о безопасности полетов в целях оказания поддержки реализации мероприятий в области управления безопасностью полетов на национальном уровне (этап 2)	1.1
	3.2
	4.3
	5.1
SEI-19. Получение ресурсов для активизации проактивного использования возможностей моделирования риска	1.1
	3.2

	3.3
	4.3
SEI-20. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами, необходимое для поддержки проактивного использования возможностей моделирования риска	1.1
	3.2
	3.3
	4.3
	5.1
SEI-21. Совершенствование управления риском для безопасности полетов на национальном уровне	1.1
	3.2
	3.3
	4.3
	5.1



Таблица 2. Дорожная карта решения организационных проблем (ORG) – регионы

<i>Региональный компонент 1. Государственная система контроля за обеспечением безопасности полетов</i>	
<i>Стадия реализации 1. Создание структуры контроля за обеспечением безопасности полетов (КЭ-1 – КЭ-5)</i>	
<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	<i>Поддерживаемые задачи ГПБП</i>
SEI-1. Последовательное внедрение SARPS ИКАО на региональном уровне I	2.1
	4.1
SEI-2. Создание в регионе системы независимого расследования авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с Приложением 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов"	1.1
	2.1
	4.1
SEI-3. Региональные инициативы по повышению безопасности полетов, направленные на последовательную координацию региональных программ по созданию необходимого потенциала для осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов	2.1
	4.1
	4.2
SEI-4. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами для согласованного повышения уровня безопасности полетов	1.1
	2.1
	4.1
SEI-5. Предоставление в ИКАО региональной информации о безопасности полетов, предлагая государствам заполнять, представлять и обновлять все соответствующие документы и записи	4.1
	4.2
<i>Стадия реализации 2. Внедрение системы контроля за обеспечением безопасности полетов (КЭ-6 – КЭ-8)</i>	
SEI-6. Постоянное внедрение и соблюдение SARPS ИКАО на региональном уровне	1.1
	2.1
	4.1
SEI-7. Региональные инициативы по повышению безопасности полетов, направленные на последовательную координацию региональных программ по созданию необходимого потенциала для осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов	2.1
	4.1
	4.2

SEI-8. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами для согласованного повышения уровня безопасности полетов	1.1
	2.1
	3.2
	4.1
	4.2
SEI-9. Служить для ИКАО основным источником региональной информации, предлагая государствам заполнять, представлять и обновлять все соответствующие документы и записи по мере продвижения вперед	2.1
	4.1
	4.2

<i>Региональный компонент 2. Государственная программа по безопасности полетов</i>	
<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	<i>Поддерживаемые задачи ГПБП</i>
SEI-10. Приступить к популяризации внедрения ГосПБП на региональном уровне	3.1
	3.2
	3.3
	4.1
	4.2
SEI-11. Региональные инициативы по повышению безопасности полетов в поддержку постоянной координации региональных программ внедрения ГосПБП	3.1
	3.3
	4.1
	4.2
SEI-12. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях поддержки внедрения ГосПБП	3.1
	3.3
	4.1
	4.2
	4.3
SEI-13. Обеспечение наличия данных и информации о безопасности полетов в целях оказания поддержки реализации мер по управлению безопасностью полетов на региональном уровне	1.1
	3.3
	4.1
	4.2
	4.3
	5.1
SEI-14. Выделение региональных ресурсов в поддержку постоянного наращивания потенциала в области проактивного использования моделирования риска	1.1
	3.3
	4.1

	4.2
	4.3
	5.1
SEI-15. Взаимодействие в рамках региона с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях поддержки проактивного использования моделирования риска	1.1
	3.3
	4.1
	4.2
	4.3
	5.1
SEI-16. Совершенствование управления риском для безопасности полетов на региональном уровне	1.1
	3.3
	4.2
	4.3
	5.1

Таблица 3. Дорожная карта решения организационных проблем (ORG) – отрасль

<i>Отраслевой компонент 1. Государственная система контроля за обеспечением безопасности полетов</i>	
<i>Стадия реализации 1. Создание структуры контроля за обеспечением безопасности полетов (КЭ-1 – КЭ-5)</i>	
<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	<i>Поддерживаемые задачи ГПБП</i>
SEI-1. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях согласованного повышения уровня безопасности полетов	1.1
	2.1
	3.2
	5.1
<i>Стадия реализации 2. Внедрение системы контроля за обеспечением безопасности полетов (КЭ-6 – КЭ-8)</i>	
SEI-2. Повышение уровня соблюдения отраслью применимых правил	2.1
	4.2
	5.1
SEI-3. Выделение отраслевых ресурсов на оказание поддержки осуществлению эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов	2.1
	4.2
	5.1
SEI-4. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях согласованного повышения уровня безопасности полетов	1.1
	2.1
	3.2
	4.1
	5.1

<i>Отраслевой компонент 2. Государственная программа по безопасности полетов</i>	
<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	<i>Поддерживаемые задачи ГПБП</i>
SEI-5. Повышение уровня соблюдения отраслью применимых требований к СУБП	3.2
	3.3
	4.1
SEI-6. Ресурсы для поставщиков обслуживания, необходимые для эффективного внедрения СУБП	3.2
	3.3
	4.1
SEI-7. Стратегическое взаимодействия с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами, необходимое для завершения внедрения ГосПБП	1.1
	3.3
	4.1
	5.1
SEI-8. Обеспечение наличия данных и информации о безопасности полетов в целях оказания поддержки реализации мероприятий по управлению безопасностью полетов на уровне поставщика обслуживания (этап 1)	1.1
	3.2
	3.3
	4.2
	4.3
	5.1
SEI-9. Обеспечение наличия данных и информации о безопасности полетов в целях оказания поддержки реализации мероприятий по управлению безопасностью полетов на уровне поставщика обслуживания (этап 2)	1.1
	3.2
	3.3
	4.2
	4.3
	5.1

SEI-10. Выделение отраслевых ресурсов для поддержки постоянного совершенствования ГосПБП и СУБП	1.1
	3.2
	3.3
	4.3
	5.1
SEI-11. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях поддержки проактивного использования возможностей моделирования риска	1.1
	3.2
	3.3
	4.3
	5.1
SEI-1.2 Совершенствование управления риском для безопасности полетов на уровне поставщиков обслуживания	3.3
	5.1

— КОНЕЦ —







ISBN 978-92-9275-169-2



9 789292 751692