



ИКАО

## Doc 10131

Руководство по разработке региональных  
и национальных планов обеспечения  
безопасности полетов

Издание второе, 2022



Утверждено и опубликовано с санкции Генерального секретаря

Международная организация гражданской авиации





| ИКАО

# Руководство по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов

Издание второе, 2022

Утверждено и опубликовано с санкции Генерального секретаря

Международная организация гражданской авиации

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

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

*Издание второе, 2022.*

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

Номер заказа: 10131

ISBN 978-92-9275-004-6 (печатная версия)

© ИКАО, 2022

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





## ПРЕДИСЛОВИЕ

В соответствии со стратегической целью "Безопасность полетов" Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в *Глобальном плане обеспечения безопасности полетов* издания 2023–2025 гг. (ГПБП, Дос 10004) представлена глобальная стратегия постоянного повышения безопасности полетов. Целью ГПБП является постоянное сокращение числа погибших и риска гибели людей путем предоставления руководящих принципов для разработки согласованной стратегии обеспечения безопасности полетов. Он обеспечивает рамки, в которых разрабатываются и выполняются региональные и национальные планы обеспечения безопасности полетов (РПБП и НПБП).

Согласно ГПБП каждому региону и государству следует разработать соответственно РПБП и НПБП, содержащие стратегическое направление в деле управления безопасностью полетов на установленный период. Каждый план следует разработать в соответствии с целями, задачами и глобальными категориями событий повышенного риска (G-HRC) ГПБП. РПБП и НПБП подчеркивают обязательство региона и государства обеспечивать безопасность полетов.

Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов (Дос 10161) (в стадии подготовки) служит планом действий для оказания помощи авиационному сообществу в разработке РПБП и НПБП в соответствии с целями ГПБП на основе структурированной общей системы ориентиров для всех заинтересованных сторон. В дорожной карте обеспечения безопасности полетов изложены конкретные инициативы по повышению безопасности полетов (SEI), связанные с целями и задачами ГПБП, а также с G-HRC.

Настоящее второе издание соответствует ГПБП издания 2023–2025 гг. В нем рассматриваются различные аспекты, которые регион или государство должны принимать во внимание при разработке или модификации своего плана обеспечения безопасности полетов, а также при реализации РПБП или НПБП в соответствии с ГПБП. В рамках пересмотра в данный документ было включено содержание на сегодняшний день устаревшего циркуляра *"Контрольные перечни для региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов"* (Cir 358).

Данное руководство следует использовать совместно с *Глобальным планом обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Дос 10004), Глобальной дорожной картой обеспечения безопасности полетов (Дос 10161) и Руководством по мониторингу выполнения региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов (Дос 10162) (в стадии подготовки).

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



# СОДЕРЖАНИЕ

	<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.....	1-1
1.3 Применение .....	1-2
<b>Глава 2. Процесс разработки.....</b>	<b>2-1</b>
2.1 Разработка региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов.....	2-1
2.2 Формирование группы по разработке НПБП (этап 1) .....	2-2
2.3 Проведение самооценки (этап 2) .....	2-3
2.4 Определение опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов (этап 3).....	2-4
2.5 Разработка перечня приоритетных национальных проблем в области безопасности полетов (этап 4) .....	2-6
2.6 Установка целей, задач и показателей (этап 5) .....	2-7
2.7 Проведение анализа пробелов для определения SEI (этап 6).....	2-8
2.8 Разработка перечня приоритетных SEI (этап 7).....	2-9
2.9 Оценка эффективности обеспечения безопасности полетов (этап 8) .....	2-11
2.10 Взаимосвязь между НПБП и ГосПБП.....	2-12
<b>Глава 3. Составление регионального плана обеспечения безопасности полетов .....</b>	<b>3-1</b>
3.1 Общие положения .....	3-1
3.2 Содержание РПБП .....	3-1
3.3 Подробное описание разделов РПБП.....	3-2
3.4 Шаблон РПБП .....	3-6
3.5 Контрольный перечень для РПБП.....	3-6
<b>Добавление А к главе 3. Шаблон регионального плана обеспечения безопасности полетов .....</b>	<b>3-Доб А-1</b>
<b>Добавление В к главе 3. Контрольный перечень для регионального плана обеспечения безопасности полетов .....</b>	<b>3-Доб В-1</b>
<b>Глава 4. Составление национального плана обеспечения безопасности полетов.....</b>	<b>4-1</b>
4.1 Общие положения .....	4-1
4.2 Содержание НПБП .....	4-1
4.3 Подробное описание разделов НПБП .....	4-2
4.4 Шаблон НПБП .....	4-6
4.5 Контрольный перечень для НПБП .....	4-6

<b>Добавление А к главе 4. Шаблон национального плана обеспечения безопасности полетов .....</b>	<b>4-Доб А-1</b>
<b>Добавление В к главе 4. Контрольный перечень для национального плана обеспечения безопасности полетов .....</b>	<b>4-Доб В-1</b>
<b>Глава 5. Представление информации о региональных и национальных планах обеспечения безопасности полетов .....</b>	<b>5-1</b>
5.1 Оценка эффективности обеспечения безопасности полетов в отношении плана .....	5-1
5.2 Представление информации государством в RASG .....	5-1
5.3 Представление информации государством и RASG в ИКАО .....	5-2
5.4 Использование информационных табло для мониторинга .....	5-2
5.5 Защищенный портал по эксплуатационным рискам для безопасности полетов и возникающим проблемам .....	5-2
5.6 Транспарентность .....	5-3

---

# ГЛОССАРИЙ

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

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

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

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

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

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

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

**Максимальная масса.** Максимальная сертифицированная взлетная масса.

**Область проверки.** Одна из восьми областей проверки в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением полетов (УПКБП), 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.** Условие или объект, которые потенциально могут стать причиной или сопутствующим фактором авиационного инцидента или происшествия.

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

(x)

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

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

**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.

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

**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.

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

**Эффективность обеспечения безопасности полетов.** 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

ВГА	Ведомство гражданской авиации
ВП	Вопрос протокола
ГАНП	Глобальный аэронавигационный план
ГосПБП	Государственная программа по безопасности полетов
ГПБП	Глобальный план обеспечения безопасности полетов
ГПАБ	Глобальный план обеспечения авиационной безопасности
КРАП	Комитет по расследованию авиационных происшествий
МНМ	Механизм непрерывного мониторинга
НПБП	Национальный план обеспечения безопасности полетов
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
УУО	Утвержденная учебная организация
ADREP	Система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах
CAST	Группа по безопасности полетов коммерческой авиации
СICTT	Группа CAST/ИКАО по общей классификации
EI	Эффективная реализация
GASP-SG	Исследовательская группа по глобальному плану обеспечения безопасности полетов
G-HRC	Глобальная категория событий повышенного риска
HRC	Категория событий повышенного риска
iSTARS	Комплексная система по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов
LOC-I	Потеря управления в полете
N-HRC	Национальная категория событий повышенного риска
OLF	Онлайновая платформа
PIRG	Региональная группа планирования и осуществления проектов
RAIO	Региональная организация по расследованию авиационных происшествий и инцидентов
RASG	Региональная группа по обеспечению безопасности полетов
R-HRC	Региональная категория событий повышенного риска
RSOO	Региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика
SDCPS	Система сбора и обработки данных о безопасности полетов
SEI	Инициатива по повышению безопасности полетов
SMI	Внедрение системы управления безопасностью полетов
SSC	Вопрос, вызывающий значительную обеспокоенность в области безопасности полетов
SSPIA	Мероприятия по оценке выполнения государственных программ по безопасности полетов



# Глава 1

## ВВЕДЕНИЕ

### 1.1 ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

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

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

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

### 1.2 ЦЕЛЬ

1.2.1 Настоящее руководство дополняет ГПБП издания 2023–2025 гг. В нем рассматриваются различные аспекты, которые регион или государство должны принимать во внимание при разработке или модификации своего плана обеспечения безопасности полетов, а также для реализации региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов в соответствии с ГПБП. В контексте ГПБП термин "регион" означает группу государств и/или организаций, осуществляющих совместную деятельность, направленную на повышение безопасности полетов в определенном географическом районе.

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

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

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

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

### **1.3 ПРИМЕНЕНИЕ**

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

---

## Глава 2

### ПРОЦЕСС РАЗРАБОТКИ

#### 2.1 РАЗРАБОТКА РЕГИОНАЛЬНЫХ И НАЦИОНАЛЬНЫХ ПЛАНОВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

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

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

2.1.2 В данной главе изложены этапы разработки НПБП, аналогичные этапы и обоснование, которые регионам следует использовать при разработке РПБП.

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

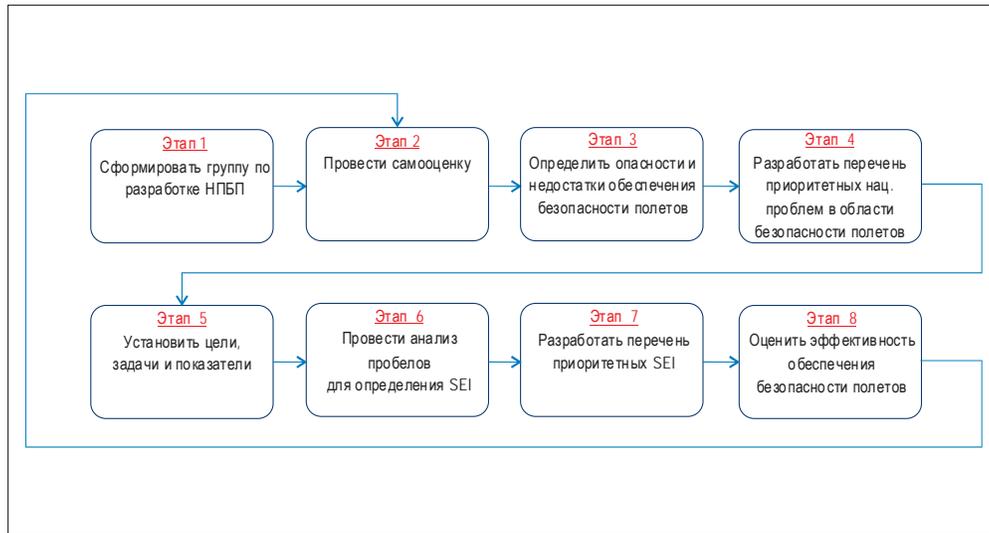


Рис. 2-1. Процесс разработки НПБП

## 2.2 ФОРМИРОВАНИЕ ГРУППЫ ПО РАЗРАБОТКЕ НПБП (ЭТАП 1)

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

2.2.2 Процесс разработки НПБП требует активного взаимодействия с заинтересованными сторонами для более глубокого понимания эксплуатационного контекста, выявления опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов и разработки возможных стратегий их устранения (иными словами, SEI) с точки зрения каждой заинтересованной стороны. Поэтому ответственной организации следует определить заинтересованные стороны на раннем этапе процесса разработки. Помимо непосредственных заинтересованных сторон (например, ВГА, поставщиков обслуживания), следует принимать во внимание любую организацию, которая может участвовать в финансировании, внедрении изменений или воздействии на них или которая будет значительно затронута этими изменениями (например, национальных координаторов непрерывного мониторинга и координирующие организации, ответственные за другие национальные планы и программы в области авиации, такие как национальный аэронавигационный план или национальная программа безопасности гражданской авиации), в целях повышения уровня осведомленности и согласованности действий между ними.

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

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

### 2.3 ПРОВЕДЕНИЕ САМООЦЕНКИ (ЭТАП 2)

2.3.1 Когда группа по разработке НПБП будет создана, ей следует начать свою работу с оценки текущей ситуации в государстве, с тем чтобы получить представление о существующем в нем эксплуатационном контексте. Такая деятельность называется самооценкой.

2.3.2 Для разработки НПБП группа по разработке должна иметь представление об эксплуатационном контексте, в котором будет реализовываться НПБП. В каждом государстве имеется целый ряд факторов, которые могут способствовать управлению в нем безопасностью полетов или иным образом оказывать влияние на это управление. Важнейшим компонентом процесса разработки НПБП является определение сильных сторон и инструментов реализации, имеющихся у государства, которые могут содействовать введению изменений, и дальнейшее их использование в качестве основы. Самооценка помогает группе по разработке понять существующий в государстве эксплуатационный контекст и должна включать анализ имеющихся возможностей, масштабность и уровень сложности системы и имеющиеся ресурсы, используя при этом несколько источников информации, как указано в пп. 2.3.6 и 2.3.7. Дополнительная информация о существующем в государстве эксплуатационном контексте приводится в п. 4.3.1 г) главы 4.

2.3.3 Как показано на рис. 2-1, самооценку следует повторять с регулярными интервалами и в соответствии с результатами оценки эффективности обеспечения безопасности полетов и возникающими тенденциями. Другие факторы, например существенные изменения в существующем в государстве эксплуатационном контексте или иных национальных планах и программах в области авиации, также могут стать поводом к рассмотрению возможности проведения новой самооценки и внесения соответствующих изменений в НПБП.

2.3.4 Другими важными аспектами, которые необходимо оценить группе по разработке, являются следующие:

- a) эффективная реализация (EI) восьми критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов;
- b) реализация, поддержка и постоянное совершенствование ГосПБП.

2.3.5 Эти аспекты позволяют группе по разработке получить представление о возможностях осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов и существующем в государстве эксплуатационном контексте. На региональном уровне эти аспекты должны рассматриваться в отношении государств, которые входят в данный регион.

2.3.6 ИКАО предоставила несколько инструментов, которые могут помочь группе по разработке выявить конкретные проблемы, связанные с контролем за обеспечением безопасности полетов и реализацией ГосПБП. Инструменты комплексной системы анализа и представления данных о тенденциях в области безопасности полетов (iSTARS) размещены онлайн по адресу [www.icao.int/safety/iStars](http://www.icao.int/safety/iStars). В их число, в частности, входят следующие приложения:

- a) тест по вопросам протокола (ВП);
- b) информация о проверках состояния безопасности полетов;
- c) брифинг государств по безопасности полетов;
- d) анализ пробелов ГосПБП;
- e) основа для ГосПБП.

2.3.7 Кроме того, онлайн-платформа (OLF) механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП) представляет собой набор веб-интегрированных приложений и централизованных систем баз данных, позволяющий собирать из разных источников информацию и документацию, относящуюся к безопасности полетов, а также вести мониторинг и отчетность о мероприятиях ИКАО и государств в области контроля за обеспечением безопасности полетов. Дополнительная информация, касающаяся OLF, содержится на веб-сайте ИКАО [www.icao.int/usoap](http://www.icao.int/usoap). На специальном веб-сайте государствам обеспечен доступ к OLF для следующих целей:

- a) заполнение или обновление вопросника по авиационной деятельности для государств;
- b) заполнение или обновление контрольных перечней соблюдения требований посредством электронной системы представления информации о различиях;
- c) выполнение или обновление самооценки в рамках МНМ УППКБП;
- d) составление или обновление плана корректирующих действий (ПКД) государства;
- e) ответ на запрос о предоставлении обязательной информации;
- f) доступ ко всей информации о безопасности полетов, созданной по итогам мероприятий по линии МНМ УППКБП.

2.3.8 В государстве, работающем над выполнением ГосПБП, группе по разработке следует использовать имеющийся на платформе OLF инструмент самооценки в рамках МНМ УППКБП в отношении мероприятий по оценке выполнения ГосПБП (SSPIA). Если государство уже внедрило ГосПБП, то группа по разработке может воспользоваться установленным процессом выявления опасностей и управления рисками для безопасности полетов в целях выявления опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов. В *Руководстве по управлению безопасностью полетов* (Дос 9859) содержится инструктивный материал о процессе выявления государством опасностей и управления рисками для безопасности полетов. На веб-сайте ИКАО, посвященном внедрению системы управления безопасностью полетов (SMI), также содержатся инструктивные указания и инструменты по этой теме; он расположен по адресу [www.icao.int/SMI](http://www.icao.int/SMI).

2.3.9 РПБП могут призывать государства к внедрению в свои соответствующие НПБП ряда региональных SEI и их реализации. Однако для группы по разработке важно иметь представление о существующем в государстве эксплуатационном контексте, что позволит ей выявить опасности и недостатки обеспечения безопасности полетов, а также приоритизировать национальные проблемы в области безопасности полетов (на этапах 3 и 4). Это важная часть процесса разработки НПБП, призванная обеспечить надлежащее содержание НПБП и его значимость для потребностей конкретного государства. Группа по разработке может обращаться за информацией к ГПБП и соответствующему РПБП, но ей следует убедиться в том, что глобальные или региональные проблемы безопасности полетов или направленные на их решение SEI соответствуют национальной авиационной системе, прежде чем включать их в проект НПБП.

2.3.10 Результатом выполнения этого этапа является документ, содержащий самооценку.

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

2.4.1 На основе результатов самооценки группа по разработке может определить опасности и недостатки обеспечения безопасности полетов, устранение которых должно быть предусмотрено в НПБП, а также заинтересованные стороны, которые должны участвовать в их устранении. В контексте процесса разработки НПБП

опасности и недостатки в области безопасности полетов включают эксплуатационные риски для безопасности полетов и организационные проблемы (например, отсутствие эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов, трудности в реализации ГосПБП).

2.4.2 В дополнение к самооценке государства группа по разработке должна ознакомиться с последним изданием ГПБП и РПБП. Эти два документа помогают определить эксплуатационные риски для безопасности полетов и их способствующие факторы, а также организационные проблемы. Группа по разработке может также обратиться к RASG за помощью при выявлении опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов. Как отмечено в отношении этапа 2, группа по разработке не должна просто ссылаться на ГПБП, РПБП или RASG в попытке пропустить этот этап; он важен для определения группой по разработке эксплуатационных рисков для безопасности полетов и организационных проблем государства. Эти прочие источники обеспечивают дополнительную информацию.

2.4.3 Группе по разработке следует провести основанный на данных анализ (либо использовать существующие результаты анализа или иную информацию) для определения эксплуатационных рисков для безопасности полетов и способствующих факторов, ведущих к событиям, относящимся к национальным категориям событий повышенного риска (N-HRC), а также каких-либо системных недостатков обеспечения безопасности полетов (иными словами, организационных проблем).

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

- a) систем обязательного представления данных;
- b) систем добровольного представления данных при обеспечении гарантии со стороны государства защиты данных о безопасности полетов, полученных этими источниками, и информации о безопасности полетов, полученной на основе данных из этих и других источников<sup>1</sup>;
- c) отчетов о расследовании авиационных происшествий и инцидентов, которые могут помочь в определении факторов, способствующих возникновению авиационных происшествий и инцидентов, а также уроков, извлеченных из анализа событий;
- d) мероприятий по контролю за обеспечением безопасности полетов за определенный период;
- e) ГосПБП (если это применимо к данному государству);
- f) данных УППКБП;
- g) регионального анализа, проведенного такими организациями, как RASG, региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), региональная группа планирования и осуществления проектов (PIRG) и/или региональная организация по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO)), а также любых результирующих региональных HRC (R-HRC) и организационных проблем;
- h) G-HRC и организационных проблем, изложенных в ГПБП.

---

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

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

2.4.6 Группе по разработке следует подготовить перечень выявленных опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов. Этот перечень должен содержать набор национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов, в том числе G- и R-HRC (которые могут быть взяты из ГПБП и РПБП). Группе по разработке также следует включить в этот перечень ряд организационных проблем, существующих в государстве. На основе перечня опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов позднее будут определяться национальные проблемы в области безопасности полетов, решение которых будет предусмотрено в НПБП.

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

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

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

2.5.2 Что касается эксплуатационных рисков для безопасности полетов, то группа по разработке может категоризировать определенные типы событий, например N-HRC, в существующем в государстве эксплуатационном контексте и назначить им высший приоритет, исходя из числа погибших и риска гибели людей в связи с такими событиями.

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

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

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

## 2.6 УСТАНОВКА ЦЕЛЕЙ, ЗАДАЧ И ПОКАЗАТЕЛЕЙ (ЭТАП 5)

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

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

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

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

2.6.5 Результатом выполнения этого этапа является перечень национальных целей, задач и показателей. Группа по разработке должна быть осведомлена о том, как национальные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов могут воздействовать на другие национальные планы и программы в сфере гражданской авиации, чтобы избежать каких-либо потенциальных противоречий.

## 2.7 ПРОВЕДЕНИЕ АНАЛИЗА ПРОБЕЛОВ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ SEI (ЭТАП 6)

2.7.1 После того как группа по разработке установит национальные цели и задачи в области безопасности полетов, для их достижения ей необходимо определить набор SEI. Следующий этап в этом процессе заключается в проведении анализа пробелов, который помогает группе по разработке определить конкретные этапы, которые следует выполнить для достижения каждой национальной цели в области безопасности полетов и выполнения соответствующих задач. Группа по разработке должна не только обратить внимание на слабые стороны, которые необходимо исправить, но и выявить сильные стороны в государстве, которые могут способствовать устранению определенного пробела, например существующие экономические механизмы, доступ к подготовке кадров и т. д. В целях разработки SEI для НПБП группе по разработке следует провести анализ пробелов с использованием Глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов (Дос 10161), которую принято называть "дорожная карта". Набор SEI образует план действий, поддерживающий представленную в НПБП стратегию в области безопасности полетов.

2.7.2 Дорожная карта содержит набор SEI с подробным описанием действий, которые следует предпринять для устранения выявленных опасностей и недостатков в области обеспечения безопасности полетов. С помощью этой дорожной карты группа по разработке должна определить, какие SEI и какие конкретные действия следует выполнить и в каком порядке.

2.7.3 Для определения SEI, направленных на решение организационных проблем, группе по разработке следует использовать дорожную карту решения организационных проблем (ORG), представляющую собой раздел дорожной карты. Используя данные из ряда имеющихся источников (например, документация УППКБП, надзорные мероприятия государства и отраслевые программы оценки) или знания экспертов в предметных областях, группа по разработке может определить надлежащую отправную точку в рамках дорожной карты ORG (например, этап 1).

2.7.4 По завершении анализа пробелов группа по разработке должна выбрать ряд SEI, которые необходимы для устранения выявленных опасностей и недостатков в области обеспечения безопасности полетов и которые помогут государству в достижении целей (и выполнении связанных с ними задач), представленных в НПБП. Путем рассмотрения выявленных опасностей и недостатков в области обеспечения безопасности полетов и/или результатов анализа пробелов в сравнении с выбранными SEI группа по разработке может составить перечень потенциальных SEI. Для определения того, реализовало ли уже государство ту или иную SEI, группа по разработке может рассмотреть последние результаты УППКБП или собственные данные государства, если была проведена внутренняя оценка. Если определено, что государство не реализовало эту SEI и она является необходимой, это будет указано как "пробел". Эта SEI будет определена как одна из SEI, которые следует включить в НПБП. Соответствующие действия, перечисленные в рамках такой SEI (как изложено в дорожной карте), будут необходимо указать как действия для реализации данной SEI. На рис. 2-2 представлен пример взаимосвязи между выявленными опасностями и недостатками в области обеспечения безопасности полетов, перечнем приоритетных национальных проблем в области безопасности полетов, национальными целями и задачами в области безопасности полетов и определением SEI (этапы 3–6 процесса разработки НПБП).

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

2.7.6 Результатом выполнения этого этапа является подготовка перечня потенциальных SEI.

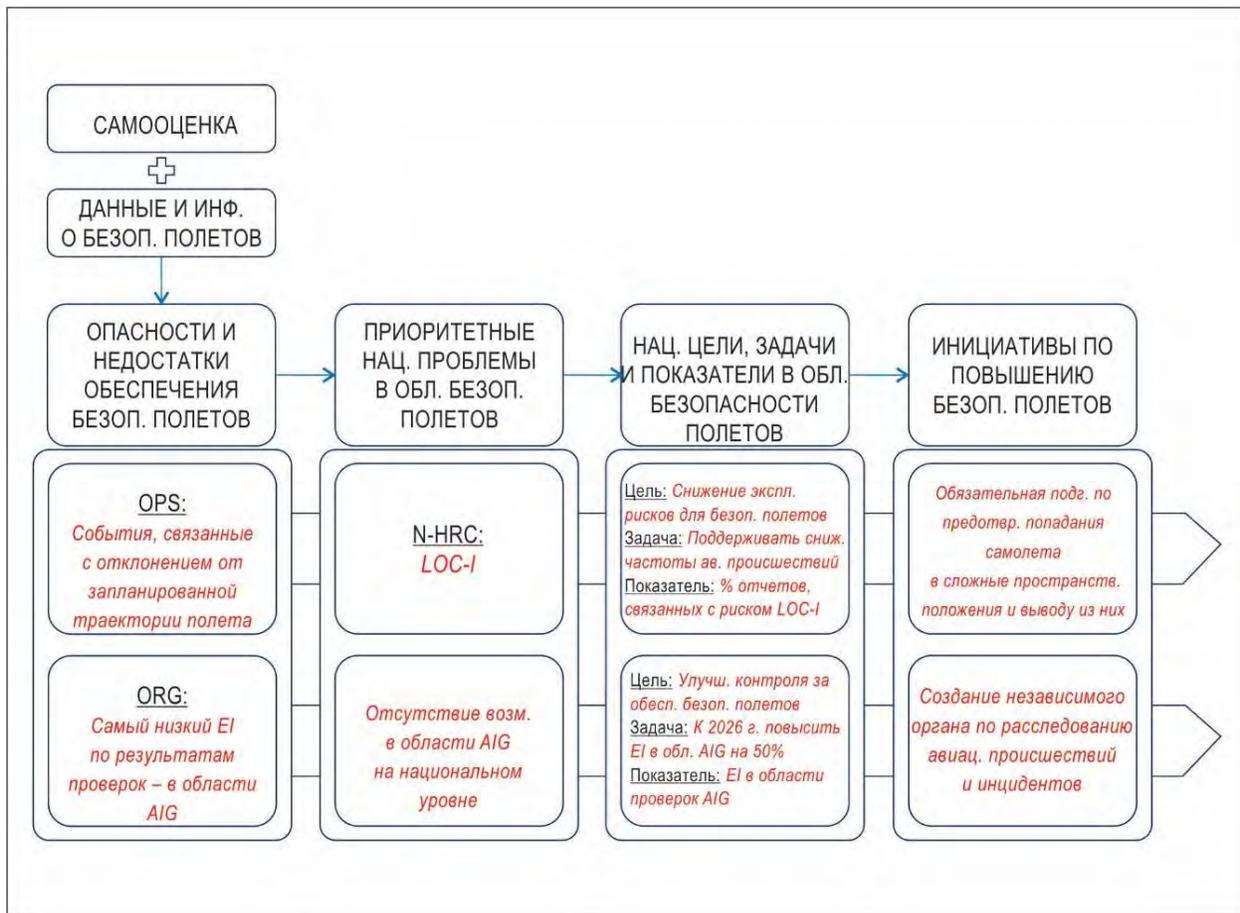


Рис. 2-2. Пример взаимосвязи между этапами 3–6 процесса разработки НПБП

## 2.8 РАЗРАБОТКА ПЕРЕЧНЯ ПРИОРИТЕТНЫХ SEI (ЭТАП 7)

2.8.1 Анализ пробелов позволяет группе по разработке установить SEI, которые не были реализованы. На основе изучения пробелов и соответствующих SEI она может составить перечень потенциальных SEI. Однако практически нецелесообразно пытаться осуществить НПБП, который включает все SEI, перечисленные в дорожной карте. Группа по разработке должна выбрать те SEI, которые относятся к данному государству и существующему в нем эксплуатационному контексту, перечислив их в порядке назначенных им приоритетов. Использование таких управленческих инструментов, как подход, заключающийся в постановке конкретных, измеримых, достижимых, значимых и своевременных (SMART)<sup>2</sup> целей и задач, может помочь сформулировать действия, которые государство и другие заинтересованные стороны будет выполнять в контексте реализации SEI. Подход SMART может помочь заинтересованным сторонам сохранять сосредоточенность усилий и мотивацию, обеспечивая четкую направленность и помогая ставить достижимые задачи, способствующие реализации. SEI должны стать вкладом в общий набор SMART из целей, задач и показателей.

*Примечание. Информация об использовании SMART содержится в документе Doc 9859.*

2. Разработан Джорджем Т. Дораном в 1981 г.

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

#### *Воздействие на безопасность полетов*

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

#### *Простота реализации*

2.8.4 Несмотря на то что группа по разработке должна рассматривать воздействие на безопасность полетов в качестве главного метода приоритизации перечня потенциальных SEI, она должна также оценить способность заинтересованных сторон осуществлять изменения и адаптироваться к новой ситуации. Оценка способности осуществления изменений должна включать:

- a) наличие политической воли для осуществления изменений;
- b) наличие ресурсов, необходимых для реализации данного изменения.

2.8.5 С помощью перечня SEI группа по разработке должна установить, какую из инициатив следует реализовать в первую очередь. Данный перечень должен включать выполнимый набор действий, которые представляют этапы, необходимые для достижения национальных целей в области безопасности полетов (и выполнения связанных с ними задач). Изучение ранее предпринятых безрезультатных мер по повышению безопасности полетов показало, что стратегические планы следует разрабатывать таким образом, чтобы они включали последовательные действия, которые являются осуществимыми. Группе по разработке не следует выбирать SEI, которые потребуют значительных преобразований авиационной системы в сжатые сроки. Она должна определить поэтапный подход к реализации (с выполнением всех этапов, указанных на рис. 2-1).

2.8.6 По итогам этапа 7 группа по разработке должна составить приоритизированный перечень SEI. Этот перечень формирует план действий по достижению национальных целей в области безопасности полетов (и выполнению связанных с ними задач). После составления перечня потенциальных приоритизированных SEI группа по разработке готова к началу подготовки НПБП. НПБП представляет собой генеральный документ для изложения национальной стратегии в области безопасности полетов и реализации SEI на национальном уровне.

2.8.7 НПБП не должен в деталях включать все действия в поддержку каждой SEI; некоторые SEI могут быть изложены в отдельном документе, содержащем подробный план реализации (например, относительно создания независимого полномочного органа по расследованию авиационных происшествий и инцидентов или внедрения ГосПБП). В НПБП должны быть кратко представлены SEI и соответствующие действия, а также указаны ответственная организация, назначенная руководить внедрением, общие сроки, участвующие заинтересованные стороны, показатели для оценки внедрения, установленный для каждой SEI приоритет и средства мониторинга реализации и эффективности. В НПБП может быть включена ссылка на подробный план внедрения.

2.8.8. Результатом выполнения этого этапа является подготовка перечня приоритизированных SEI.

## 2.9 ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (ЭТАП 8)

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

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

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

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

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

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

2.9.5 Работа группы по разработке не заканчивается после разработки НПБП и передачи его организациям или отдельным лицам, ответственным за руководство внедрением. Здесь начинается второй модуль этого этапа: группа по разработке должна оценить эффективность обеспечения безопасности полетов в целях осуществления мониторинга реализации НПБП, а также оценить фактическую эффективность плана в деле повышения безопасности полетов на национальном уровне. Группе по разработке следует периодически осуществлять мониторинг реализации SEI, с тем чтобы удостовериться, что действия предпринимаются, являются эффективными, а любые трудности с реализацией устраняются.

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

*Примечание. Группа по разработке может существовать на протяжении периода существования НПБП, и ее состав может изменяться в зависимости от ее потребностей. Государству следует установить процесс обновления, обеспечив постоянную координацию и мониторинг обновлений SEI, связанных с NASP, охватывающий ответственных лиц в различных организациях заинтересованных сторон.*

2.9.7 Подробный инструктивный материал о разработке РПБП и НПБП изложен соответственно в главах 3 и 4.

## 2.10 ВЗАИМОСВЯЗЬ МЕЖДУ НПБП И ГосПБП

2.10.1 ГосПБП представляет собой единый комплекс правил и видов деятельности, нацеленных на повышение безопасности полетов. Она включает в себя ряд процессов и видов деятельности, которые в совокупности обеспечивают государство средствами управления безопасностью полетов и эффективного осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов. ГосПБП служит средством, с помощью которого государство определяет круг своих обязанностей по управлению безопасностью полетов на национальном уровне. Она помогает государству проактивно собирать и анализировать данные, проводить оценку рисков для безопасности полетов в целях выявления опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов, а также определять национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов и организационные проблемы на национальном уровне. ГосПБП – это основа, на которой государство выстраивает проактивный подход к обеспечению национальной безопасности полетов. ГосПБП, достигшая определенной степени внедрения и обновления, с развитыми функциями анализа данных о безопасности полетов (SDA), позволяет государству получать доступ к такой аналитической информации о безопасности полетов.

2.10.2 Для определения взаимосвязи между НПБП и ГосПБП, а также организации процесса разработки НПБП государству необходимо учитывать степень завершенности реализации, обновления и постоянного совершенствования ГосПБП на основе данных о самооценке SSPIA МНМ УППКБП в OLF, уделяя особое внимание следующим аспектам:

- a) если у государства нет развитых функций SDA в рамках SSPIA (как указано в самооценке SSPIA), то ему следует разрабатывать свой НПБП на основе сценария 1 (см. п. 2.10.4), или
- b) если у государства есть развитые функции SDA в рамках SSPIA (как указано в самооценке SSPIA), то ему следует разрабатывать свой НПБП на основе сценария 2 (см. п. 2.10.5).

2.10.3 Для целей определения взаимосвязи между НПБП и ГосПБП развитые функции SDA включают наличие следующего:

- a) систем обязательного и добровольного представления данных, созданных и используемых отдельными людьми и организациями в государстве;
- b) процесса выявления опасностей и управления рисками для безопасности полетов;
- c) положений о защите данных и информации о безопасности полетов, а также соответствующих источников;
- d) систем сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS) для получения, хранения, обобщения и предоставления возможности анализа данных и информации о безопасности полетов – сюда входят механизмы приоритизации и оценки эффективности мер устранения рисков для безопасности полетов, а также формирования содержания НПБП.

*Примечание. Вне зависимости от степени завершенности реализации и обновления ГосПБП, а также уровня развитости функций SDA в рамках SSPIA государство должно разработать и реализовать НПБП.*

#### 2.10.4 *Сценарий 1. Государство без развитых функций анализа данных о безопасности полетов*

У государства без развитых функций SDA в рамках SSPIA может не быть возможностей сбора и анализа данных, а также управления рисками для безопасности полетов, чтобы выявлять опасности и недостатки в области обеспечения безопасности полетов и определять национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов и организационные проблемы. Если функции SDA в рамках SSPIA для ГосПБП не развиты, это ослабит способность государства использовать ГосПБП как источник информации о безопасности полетов в целях выявления опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов, а также определения национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов и организационных проблем для включения в НПБП. Для получения этой информации государству будет необходимо в значительной мере полагаться на другие источники данных (например, ГПБП и РПБП). Кроме того, поскольку государство обязано реализовывать ГосПБП в рамках своих обязанностей по управлению безопасностью полетов, ему следует обратить особое внимание на выбор информации, включаемой в его НПБП в части реализации и обновления ГосПБП. К государству без развитых функций SDA в рамках SSPIA относится следующее:

- a) *НПБП главным образом основан на ГПБП и РПБП.* Эти два документа помогают государству выявлять опасности и недостатки обеспечения безопасности полетов, а также определять национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов и организационные проблемы.
- b) *НПБП в основном нацелен на решение организационных проблем.* В государстве, не достигшем завершенности в реализации и обновлении своей ГосПБП, главным образом в части функций SDA в рамках SSPIA, НПБП должен содержать SEI, направленные на решение организационных проблем и расширение организационных возможностей (например, совершенствование выявления опасностей и управления рисками для безопасности полетов на национальном уровне). После решения этих организационных проблем у государства появятся больше возможностей для устранения эксплуатационных рисков для безопасности полетов.
- c) *Одной из национальных целей в области безопасности полетов, содержащихся в НПБП, должна быть реализация и обновление ГосПБП.* В НПБП должны быть включены SEI, образующие план действий, необходимых для повышения эффективности ГосПБП.

#### 2.10.5 *Сценарий 2. Государство с развитыми функциями анализа данных о безопасности полетов*

У государства с развитыми функциями SDA в рамках SSPIA есть возможность выявлять опасности и недостатки в области обеспечения безопасности полетов, а также определять национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов и организационные проблемы. Если функции SDA в рамках SSPIA для ГосПБП развиты, государство способно использовать свой процесс выявления опасностей и управления рисками для безопасности полетов как источник информации о безопасности полетов для выявления опасностей и недостатков в области обеспечения безопасности полетов, а также определения национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов и организационных проблем для включения в НПБП. К государству с развитыми функциями SDA в рамках SSPIA относится следующее:

- a) *НПБП главным образом основан на ГосПБП.* ГосПБП помогает государству выявлять опасности и недостатки в области обеспечения безопасности полетов, а также определять эксплуатационные риски для безопасности полетов и организационные проблемы (при этом учитывая положения ГПБП и РПБП). ГосПБП позволяет государству управлять своей деятельностью последовательным и проактивным образом, оценивая свою эффективность в области обеспечения безопасности полетов, осуществляя мониторинг реализации SEI и устраняя любые выявленные опасности и недостатки в области обеспечения безопасности полетов.

- b) *НПБП – это один из ключевых документов в рамках документации ГосПБП.* НПБП представляет собой средство, с помощью которого государство определяет SEI и руководит их реализацией в целях устранения национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов и организационных проблем, определенных с помощью процессов ГосПБП или на основе ГПБП или РПБП. Он также позволяет государству определить виды деятельности для совершенствования ГосПБП или для достижения своих целей в области безопасности полетов.
- c) *НПБП дополняет ГосПБП.* Государство может использовать SEI для приоритизации усовершенствований процессов и мероприятий ГосПБП, а также для решения национальных проблем в области безопасности полетов, выявленных в рамках ГосПБП (например, организационных проблем). Оперативная информация о безопасности полетов, полученная в рамках ГосПБП, может также способствовать выполнению других национальных планов, например аэронавигационного плана.
-

## Глава 3

# СОСТАВЛЕНИЕ РЕГИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

### 3.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

3.1.1 В настоящей главе содержится инструктивный материал для оказания помощи региональным организациям, включая RASG и RSOO, в определении того, что следует включать в РПБП. В добавлении А к настоящей главе приведен шаблон РПБП, который следует рассматривать только в качестве примера. РПБП должен быть разработан на основании самооценки региона и отражать конкретные эксплуатационные риски для безопасности полетов и организационные проблемы.

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

### 3.2 СОДЕРЖАНИЕ РПБП

3.2.1 РПБП должен как минимум содержать следующие разделы:

- a) введение;
- b) цель регионального плана, включая связь с национальными планами обеспечения безопасности полетов государств, которые входят в данный регион, а также с ГПБП;
- c) изложение стратегического направления региона в деле управления безопасностью полетов на региональном уровне на определенный период, включая региональные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов;
- d) описание региональных эксплуатационных рисков для безопасности полетов и SEI, планируемых для их устранения;
- e) описание организационных проблем и SEI, планируемых для их решения;
- f) описание того, каким образом регион будет оценивать эффективность обеспечения безопасности полетов, с тем чтобы осуществлять мониторинг реализации РПБП и его эффективности.

### 3.3 ПОДРОБНОЕ ОПИСАНИЕ РАЗДЕЛОВ РПБП

#### **Введение в РПБП**

3.3.1 Введение (или предисловие) должно содержать следующее:

- a) обзор РПБП, включая его структуру (главы, разделы и их содержание);
- b) обязательство региона в деле обеспечения безопасности полетов и выделении ресурсов на мероприятия (на региональном уровне) для повышения безопасности полетов;
- c) организации, ответственные за разработку, реализацию и мониторинг РПБП;
- d) региональные проблемы в области безопасности полетов;
- e) региональные цели и задачи в области безопасности полетов;
- f) эксплуатационный контекст региона (может быть представлен в виде таблицы), включая, в частности:
  - 1) объем воздушного движения в регионе, а также предполагаемый рост или снижение;
  - 2) уровень развития авиационных систем в государствах, которые входят в данный регион (например, различные уровни внедрения эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов);
  - 3) общие факторы опасности и недостатки в области обеспечения безопасности полетов, которые можно сгруппировать по категориям, например экологические, технические, организационные и связанные с человеческой деятельностью.

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

#### **Цель РПБП**

3.3.2 При описании цели РПБП следует включить:

- a) изложение стратегического направления региона в деле управления безопасностью полетов;
- b) срок действия РПБП (см. п. 3.3.3 а) 1));
- c) взаимосвязь РПБП с НПБП каждого государства в регионе и с последним изданием ГПБП;
- d) инициативы на региональном уровне, которые способствуют повышению безопасности полетов на уровне отдельных государств и на более широком международном уровне;

- е) прочие планы, которые учитывались в ходе разработки РПБП (например, в соответствующих случаях *Глобальный аэронавигационный план* (ГАНП, Дос 9750), региональный аэронавигационный план, *Глобальный план обеспечения авиационной безопасности* (ГПАБ, Дос 10118)).

### **Стратегическое направление региона в деле управления безопасностью полетов**

3.3.3 При описании стратегического направления региона в деле управления безопасностью полетов на региональном уровне следует включить:

- а) информацию о том, как был разработан и утвержден РПБП, включая сотрудничество с заинтересованными сторонами (например, государствами, отраслью, международными организациями и т. д.);
  - 1) изложить порядок актуализации РПБП, что включает периодичность его пересмотра и обновления (например, пересматривается ежегодно и обновляется как минимум каждые три года); следует учитывать согласование с циклом пересмотра ГПБП;
  - 2) объяснить, что для выявления региональных проблем в области обеспечения безопасности полетов и реализации SEI, предназначенных для их решения, необходим основанный на сотрудничестве подход;
  - 3) изложить процесс определения региональных эксплуатационных рисков для безопасности полетов и организационных проблем;
- б) региональные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов (можно представить в виде таблицы);
  - 1) объяснить, как региональные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов увязаны с ГПБП (это можно сделать путем ссылок на цели, задачи и показатели ГПБП);
  - 2) перечислить любые конкретные региональные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов сверх целей и задач ГПБП, если применимо;
- в) каким образом SEI содействуют достижению региональных целей в области безопасности полетов;
  - 1) объяснить связь между региональными целями и задачами в области безопасности полетов с SEI, которые будут реализованы в регионе для повышения безопасности полетов;
  - 2) объяснить, как региональные цели и задачи в области безопасности полетов взаимосвязаны с отдельными SEI государств (в рамках региона) или с всеобъемлющими инициативами на международном уровне;
- г) возникающие проблемы, которые могут потребовать дальнейшего анализа.

### **Региональные эксплуатационные риски для безопасности полетов**

3.3.4 При описании региональных эксплуатационных рисков для безопасности полетов следует включить:

- а) краткое описание происшествий и серьезных инцидентов, которые имели место в регионе в течение определенного периода времени и которые произошли с воздушными судами, зарегистрированными в государствах региона, в особенности с воздушными судами с максимальной

массой свыше 5700 кг при выполнении регулярных коммерческих полетов (статистические данные по происшествиям и серьезным инцидентам можно получить из баз данных государств о происшествиях и инцидентах или из системы представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP) ИКАО, приложение которой размещено в iSTARS по адресу [www.icao.int/safety/iStars](http://www.icao.int/safety/iStars));

- b) региональные HRC (R-HRC), включая причину их приоритизации (например, основанный на конкретных данных подход) – РПБП должен включать все HRC ГПБП (G-HRC);
- c) прочие выявленные региональные эксплуатационные риски для безопасности полетов, включая причину их приоритизации. Они могут быть выявлены:
  - 1) отдельными государствами в регионе (например, с помощью их системы SDCPS);
  - 2) на основании регионального анализа (например, группами RASG, RSOO, PIRG и/или RAIO); и/или
  - 3) на основании информации из других источников – региональные эксплуатационные риски для безопасности полетов должны включать различные секторы авиации, такие как аэродромы, коммерческий воздушный транспорт, авиацию общего назначения, полеты вертолетов;
- d) главные факторы, способствующие возникновению R-HRC, выявленные в регионе;
- e) описание набора SEI для снижения рисков, связанных с R-HRC, и прочих региональных эксплуатационных рисков для безопасности полетов, которые регион намерен снизить с помощью РПБП:
  - 1) перечислить SEI, которые регион планирует реализовать, или которые находятся в процессе реализации, в отношении всех выявленных R-HRC и других региональных эксплуатационных рисков для безопасности полетов (этот перечень может быть приведен в виде добавления);
  - 2) указать SEI, взятые из Глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов (главным образом из дорожной карты снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов (OPS)), если применимо;
- f) классификацию, использованную в процессе определения региональных эксплуатационных рисков для безопасности полетов – рекомендуется использовать категории авиационных событий Группы по общей классификации (CICTT) Группы по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST)/ИКАО.

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

### **Организационные проблемы**

3.3.5 При описании организационных проблем, относящихся к РПБП, следует включить:

- a) краткое изложение возможностей государств в регионе осуществлять эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов. Для этого можно представить результаты проведенных государствами последних мероприятий в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП ИКАО. Информация, относящаяся к МНМ УППКБП, размещена на платформе OLF МНМ УППКБП по адресу [www.icao.int/usoap](http://www.icao.int/usoap);

- b) перечень и описание организационных проблем, отобранных для РПБП, включая причины их приоритизации;
- c) порядок их выявления, включая, в частности, основанный на данных подход. Они могут быть выявлены:
  - 1) отдельными государствами в регионе (например, с помощью их системы SDCPS);
  - 2) на основании регионального анализа (например, группами RASG, RSOO, PIRG и/или RAIO);
  - 3) основываться на организационных проблемах, изложенных в ГПБП; и/или
  - 4) основываться на региональном обзоре в рамках УППКБП и данных о контроле отдельных государств;
- d) описание набора SEI для устранения выявленных организационных проблем:
  - 1) перечислить SEI, которые регион планирует реализовать, или которые находятся в процессе реализации, для разрешения всех выявленных организационных проблем (этот перечень можно представить в добавлении);
  - 2) указать SEI, взятые из Глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов (главным образом из дорожной карты решения организационных проблем (ORG)), если применимо.

### **Осуществление мониторинга**

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

- a) информацию о том, каким образом данный регион будет осуществлять мониторинг реализации перечисленных в РПБП SEI и как он будет оценивать эффективность обеспечения безопасности полетов региональной системы гражданской авиации, чтобы гарантировать достижение предполагаемых результатов;
- b) порядок внесения в РПБП и его SEI коррективов и поправок и метод представления информации об этом;
- c) порядок мониторинга каждой региональной задачи в области безопасности полетов для отслеживания эффективности реализации – показатели, используемые для оценки эффективности обеспечения безопасности полетов, должны в принципе согласовываться (или увязываться) с показателями, указанными в ГПБП;
- d) каким образом заинтересованным сторонам будет предоставляться соответствующая последняя информация о прогрессе в достижении региональных целей в области безопасности полетов, а также о состоянии реализации SEI (например, информационное табло);
- e) текст, поясняющий следующие ситуации:
  - 1) если региональные цели в области безопасности полетов не выполняются, следует указать лежащие в основе этого причины;

- 2) если в регионе выявлены критически важные эксплуатационные риски для безопасности полетов, следует по возможности в кратчайшие сроки принять обоснованные меры для снижения этих рисков, что, возможно, приведет к досрочному пересмотру РПБП;
- f) разъяснить, что государства применяют стандартизированный подход согласно указаниям RASG или другой соответствующей региональной организации для предоставления информации на региональном уровне (например, отдельным государствам следует направлять информацию в RASG). Это позволяет региону получать информацию и оценивать эксплуатационные риски для безопасности полетов с использованием общей методики;
- g) контактную информацию для запросов или дополнительной информации.

### 3.4 ШАБЛОН РПБП

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

### 3.5 КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ДЛЯ РПБП

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

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

## Добавление А к главе 3

# ШАБЛОН РЕГИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

### РАЗДЕЛ 1. ВВЕДЕНИЕ

#### 1.1 Обзор РПБП<sup>1</sup>

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

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

#### 1.2 Структура РПБП

В РПБП представлено региональное направление в деле управления безопасностью полетов на региональном уровне на [количество] лет. Он состоит из шести разделов. Помимо введения разделы включают цель РПБП, стратегическое направление [Регион] в деле управления безопасностью полетов на региональном уровне, региональные эксплуатационные риски для безопасности полетов, определенные для РПБП на [период, например 2023–2025 гг.], организационные проблемы, указанные в РПБП, а также описание методов мониторинга реализации инициатив по повышению безопасности полетов (SEI), перечисленных в РПБП.

#### 1.3 Ответственность за разработку, реализацию и мониторинг РПБП

[Название ответственной организации, например *региональная группа по обеспечению безопасности полетов (RASG)*] отвечает за разработку, поддержку реализации и мониторинг РПБП при взаимодействии с [перечислить названия организаций, например *региональное бюро ИКАО*] и авиационной отраслью. РПБП был разработан в консультации с государствами, эксплуатантами и другими основными заинтересованными в авиации сторонами в регионе, а также в соответствии с ГПБП [текущее издание].

---

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

#### 1.4 Региональные проблемы, цели и задачи в области безопасности полетов

В РПБП рассматриваются следующие региональные проблемы в области безопасности полетов:

- 1) [перечислить эксплуатационные риски для безопасности полетов и организационные проблемы, например события, связанные с потерей управления в полете (LOC-I), отсутствие возможностей проводить расследование авиационных происшествий и инцидентов на региональном уровне];
- 2) [...];
- 3) [...].

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

- 1) [перечислить цели и задачи, например цель 1 – обеспечить неуклонное снижение эксплуатационных рисков для безопасности полетов и задача 1.1 – сохранять тенденцию к снижению частоты авиационных происшествий в регионе];
- 2) [...];
- 3) [...].

#### 1.5 Эксплуатационный контекст

За период [год–год] в [Регион] было зафиксировано [количество] взлетно-посадочных операций. Как ожидается, объем перевозок в регионе будет [увеличиваться/уменьшаться] на [количество] % в течение следующих [x] лет.

На конец [год] в [Регион] [количество] государств имели показатели ниже [количество] % эффективной реализации (EI) критических элементов (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов. По состоянию на [год] [количество] государств создали основу государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП), а [количество] государств внедрили действенную ГосПБП, соответствующую сложности их авиационной системы.

Общие опасности и недостатки обеспечения безопасности полетов в [Регион] включают: [перечислить опасности и недостатки обеспечения безопасности полетов, например проблемы в сфере топографии, метеорологии, инфраструктуры и социально-политические проблемы].

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

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

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

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

### РАЗДЕЛ 3. СТРАТЕГИЧЕСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ [РЕГИОН] В ДЕЛЕ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

РПБП содержит SEI, которые разработаны на основании дорожной карты решения организационных проблем (ORG) и дорожной карты снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов (OPS), представленных в Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов (Doc 10161) ИКАО, а также характерных для региона проблем, выявленных путем [перечислить методы, например оценка риска для безопасности полетов, мероприятия RASG и т. д.]. Этот план подготовлен и обновляется [название ответственной организации, например RASG] в координации с основными заинтересованными сторонами в авиации и обновляется как минимум каждые [количество] лет.

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

Цель	Задачи	Показатели	Связь с ГПБП
[перечислить цели]	[перечислить задачи]	[перечислить показатели]	[указать связь]
1. Например, добиваться постоянного снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов	1.1 Сохранять тенденцию к снижению частоты происшествий в регионе.  1. n	1.1.1 Число происшествий в регионе на миллион вылетов.  1.1.2 Число происшествий в регионе с воздушными судами свыше 5700 кг, выполняющими регулярные коммерческие полеты.  1.2. n	Настоящая цель непосредственно связана с целью 1 и задачей 1.1 ГПБП
2.	2.1  2. n		
3.	3.1  3. n		
4. Например, укреплять сотрудничество на региональном уровне	4.1 К 2023 году государствам, которые, как ожидается, не достигнут целей РПБП, обратиться за помощью в повышении своего потенциала в области контроля за обеспечением безопасности полетов  4. n	4.1.1 Число государств, предлагающих помощь.  4.1.2 Число государств, получающих помощь.  4.1.3 Число выполненных в регионе командировок в целях наращивания потенциала по расследованию происшествий и инцидентов.  4.2 n	Настоящая цель непосредственно связана с целью 4 и задачей 4.1 ГПБП

5.	5.1 5. n		
6.	6.1 6. n		

SEI в настоящем плане реализуются посредством рабочих соглашений региональной группы по безопасности полетов (RASG), мероприятий, проводимых [перечислить названия организаций], а также в рамках существующих возможностей контроля за обеспечением безопасности полетов и систем управления безопасностью полетов (СУБП) поставщиков на уровне отдельных государств. SEI, взятые из Глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов (Doc 10161) ИКАО, определены для достижения региональных целей в области безопасности полетов, указанных в РПБП. Некоторые из региональных SEI увязаны с всеобъемлющими SEI на международном уровне и способствуют повышению безопасности полетов на региональном и международном уровнях. Полный перечень SEI приведен в добавлении к РПБП.

В РПБП также рассматриваются возникающие проблемы в таких областях, как концепции полетов, технологии, общественно-государственная политика, бизнес-модели или концепции, которые могут воздействовать на безопасность полетов в будущем и в отношении которых имеется недостаточно данных для проведения типового основанного на данных анализа. Ввиду недостаточности данных возникающие проблемы не могут автоматически рассматриваться как эксплуатационные риски для безопасности полетов. Важно, чтобы [Регион] внимательно отслеживал возникающие проблемы в целях выявления опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов, собирал соответствующие данные и проактивно разрабатывал меры снижения любых соответствующих рисков. В РПБП рассматриваются указанные ниже возникающие проблемы, которые были выявлены [описать процесс, например анализ, проведенный RASG] для проведения дальнейшего анализа:

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

**РАЗДЕЛ 4. РЕГИОНАЛЬНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РИСКИ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**

РПБП включает SEI, которые относятся к региональным эксплуатационным рискам для безопасности полетов, выявленным на основании опыта расследования событий и основанного на данных подхода. Эти SEI включают следующие действия: разработку политики, целевые мероприятия в области безопасности полетов, анализ данных о безопасности полетов, оценки риска для безопасности полетов и содействие повышению безопасности полетов. Приводятся отдельные разделы по коммерческому воздушному транспорту и авиации общего назначения, с тем чтобы сделать информацию более доступной для заинтересованных сторон.

[Название ответственного органа, например RASG] публикует годовой отчет о безопасности полетов, размещенный на веб-сайте [название ответственного органа] [вставить ссылку на веб-сайт при его наличии]. В таблице ниже приводится краткая информация о происшествиях и серьезных инцидентах, имевших место в [Регион], а также касающаяся воздушных судов, зарегистрированных в государствах, находящихся в [Регион], выполняющих коммерческие воздушные перевозки, и воздушных судов авиации общего назначения.

<i>Год</i>	<i>Происшествия со смертельным исходом</i>	<i>Происшествия без смертельного исхода</i>	<i>Серьезные инциденты</i>
<b>События в [Регион] при выполнении коммерческих воздушных перевозок</b>			
[год–год, в среднем]			
[текущий год]			
<b>События в [Регион] с воздушными судами общего назначения</b>			
[год–год, в среднем]			
[текущий год]			

<i>Год</i>	<i>Происшествия со смертельным исходом</i>	<i>Происшествия без смертельного исхода</i>	<i>Серьезные инциденты</i>
<b>События с зарегистрированными в [Регион] воздушными судами, выполняющими коммерческие воздушные перевозки</b>			
[год–год, в среднем]			
[текущий год]			
<b>События с зарегистрированными в [Регион] воздушными судами авиации общего назначения</b>			
[год–год, в среднем]			
[текущий год]			

Указанные ниже [количество] региональных категорий событий повышенного риска (R-HRC) в государствах в контексте [Регион] имели наивысший приоритет из-за числа погибших и риска гибели людей в связи с такими событиями. Они были выявлены на основании анализа данных систем обязательного и добровольного представления данных, отчетов о расследовании авиационных происшествий и инцидентов, мероприятий по контролю за обеспечением безопасности полетов, проведенных государствами в регионе за последние [количество] лет и соответствующих ГосПБП, на основании региональных анализов, проведенных [перечислить названия организаций, например RASG, RSOO, PIRG и/или RAIО], а также исходя из указанных в ГПБП эксплуатационных рисков для безопасности полетов.

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

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

Помимо перечисленных выше R-HRC были выявлены следующие региональные эксплуатационные риски для безопасности полетов:

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

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

Для устранения перечисленных выше эксплуатационных рисков для безопасности полетов в регионе [название ответственного органа, например RASG] выявила следующие способствующие факторы применительно к R-HRC, и [перечислить названия организаций] реализуют ряд SEI, некоторые из которых взяты из дорожной карты OPS ИКАО, содержащейся в Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов (Дос 10161) ИКАО:

#### **R-HRC 1: [название категории события, например LOC-I]**

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

**R-HRC 2:** [название категории события]

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

R-HRC [п]: [название категории события]

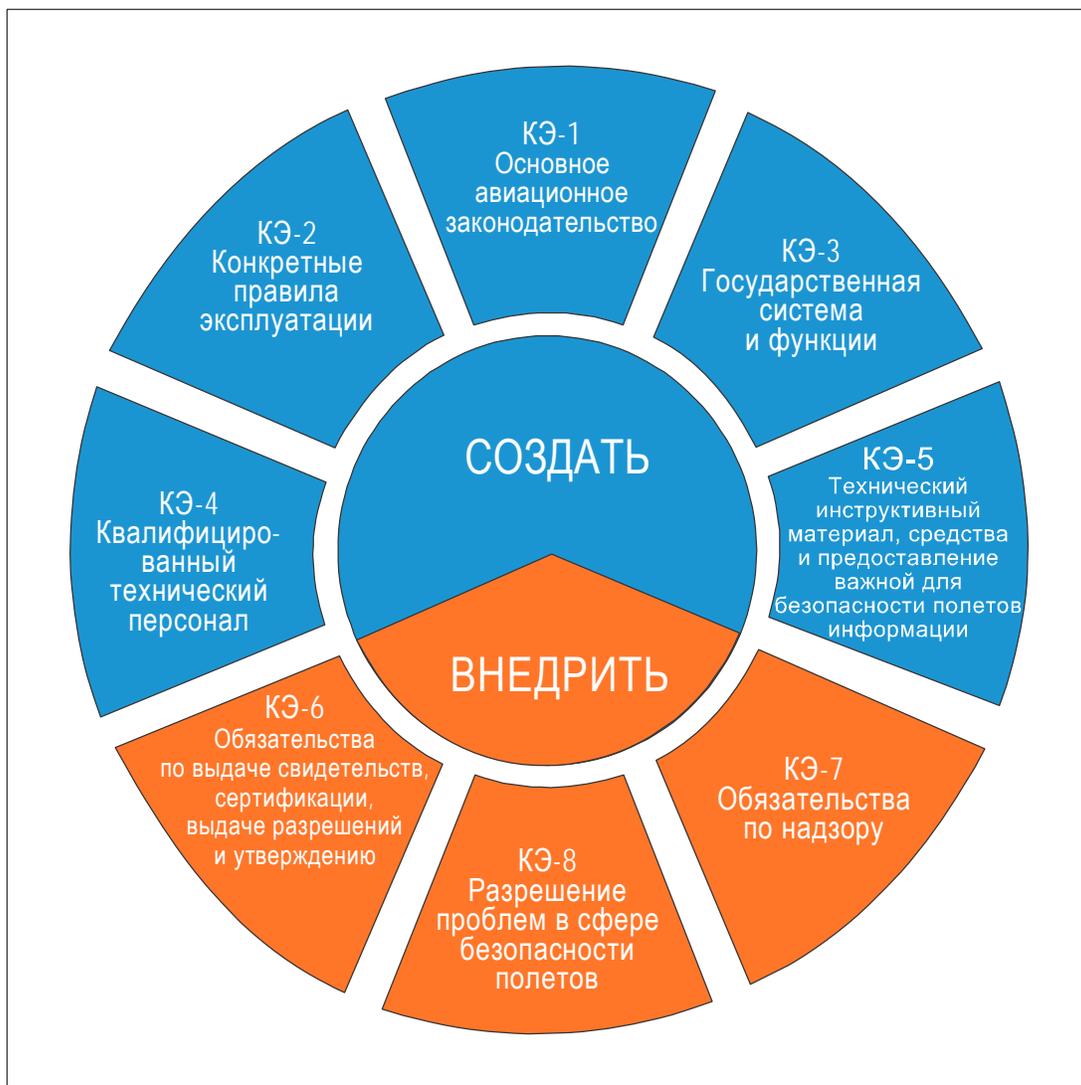
- 1) [перечислить способствующие факторы];
- 2) [...];
- 3) [...].

Полный перечень SEI приведен в добавлении к РПБП.

## РАЗДЕЛ 5. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Помимо перечисленных в РПБП региональных эксплуатационных рисков для безопасности полетов [название ответственной организации] определила организационные проблемы и набор SEI для их решения, отобранных для включения в РПБП. Им назначен приоритет в РПБП, поскольку они направлены на совершенствование и усиление управления безопасностью полетов на региональном уровне.

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



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

Определенные недостатки в конкретном КЭ системы контроля за обеспечением безопасности полетов носят общий характер для большинства государств в регионе и считаются главной проблемой. Эти недостатки рассматриваются в РПБП как региональная проблема безопасности полетов ввиду их воздействия на способность государств выполнить свои обязательства по контролю за обеспечением безопасности полетов, что воздействует на регион в целом.

В результате последних мероприятий ИКАО, которые направлены на оценку эффективной реализации восьми КЭ систем контроля за обеспечением безопасности полетов отдельных государств в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), были выявлены следующие показатели, усредненные по [Регион] в целом:

<i>Общий показатель EI по [Регион]</i>							
[X]%							
<b>Показатель EI по КЭ в [Регион]</b>							
<b>КЭ-1</b>	<b>КЭ-2</b>	<b>КЭ-3</b>	<b>КЭ-4</b>	<b>КЭ-5</b>	<b>КЭ-6</b>	<b>КЭ-7</b>	<b>КЭ-8</b>
[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%
<b>Показатель EI по области проверки<sup>2</sup> в [Регион]</b>							
<b>LEG</b>	<b>ORG</b>	<b>PEL</b>	<b>OPS</b>	<b>AIR</b>	<b>AIG</b>	<b>ANS</b>	<b>AGA</b>
[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%

Указанные ниже [количество] организационные проблемы в контексте [Регион] считались наиболее приоритетными, поскольку они воздействуют на эффективность мер контроля за рисками для безопасности полетов. Они были выявлены на основании анализов данных УППКБП, отчетов о расследовании авиационных происшествий и инцидентов, мероприятий по контролю за обеспечением безопасности полетов за последние [количество] лет, проведенных государствами в регионе, их ГосПБП, а также на основании региональных анализов, проведенных [перечислить названия организаций, например RASG, RSOO, PIRG и/или RAIQ]. Эти проблемы, как правило, носят системный характер и касаются проблем, связанных с выполнением государствами функций по контролю за обеспечением безопасности полетов, реализацией ГосПБП на региональном уровне, а также с уровнем внедрения СУБП отраслью в регионе. Они учитывают организационную культуру, политику и процедуры в [перечислить названия организаций] и поставщиков обслуживания. Эти организационные проблемы соответствуют проблемам, перечисленным в ГПБП [текущее издание]:

- 1) [перечислить организационные проблемы и вкратце объяснить причины их приоритизации, например отсутствие потенциала для расследования авиационных происшествий и инцидентов на региональном уровне. Это та область, в которой государствам в регионе был присвоен самый низкий показатель EI во время последних проверок УППКБП ИКАО, поэтому это считается высокоприоритетной проблемой, которую необходимо разрешить.];
2. Восемь областей проверки, относящихся к УППКБП: основное авиационное законодательство и нормативные акты гражданской авиации (LEG), организация гражданской авиации (ORG); выдача свидетельств авиационному персоналу и подготовка (PEL); производство полетов воздушных судов (OPS); летная годность воздушных судов (AIR); расследование авиационных происшествий и инцидентов (AIG); аэронавигационное обслуживание (ANS) и аэродромы и наземные средства (AGA).

2) [...];

3) [...].

Для решения перечисленных выше организационных проблем [названия организаций] реализуют набор SEI, некоторые из которых взяты из дорожной карты ORG ИКАО, содержащейся в Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов (Дос 10161) ИКАО. Полный перечень SEI приведен в добавлении к РПБП.

## РАЗДЕЛ 6. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ МОНИТОРИНГА

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

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

Кроме того, [название ответственной организации] будет использовать перечисленные в разделе 3 настоящего плана показатели для оценки эффективности обеспечения безопасности полетов региональной системы гражданской авиации и осуществлять мониторинг каждой региональной задачи в области безопасности полетов. Для предоставления заинтересованным сторонам соответствующей последней информации о прогрессе в достижении региональных целей в области безопасности полетов, а также о состоянии реализации SEI будет периодически [ежегодно, каждые три года и т. д.] публиковаться отчет о состоянии безопасности полетов.

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

[Название ответственной организации] использует стандартизированный подход для передачи информации от отдельных государств и прочих заинтересованных сторон на региональном уровне, а также для совершенствования представления информации в RASG [указать методики, используемые в регионе]. Это позволяет региону получать информацию и оценивать эксплуатационные риски для безопасности полетов с помощью общей методики.

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

[Название ответственной организации]

[Почтовый адрес]

[Номер телефона]

[Номер факса]

[Эл. почта]

[Веб-сайт]

## Добавление к РПБП

### ПОДРОБНОЕ ОПИСАНИЕ SEI: РЕГИОНАЛЬНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РИСКИ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

R-HRC <b>х</b> : [название R-HRC, например LOC-I]							
<b>Цель х</b> : [название, например <i>цель 1: добиваться постоянного снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов</i> ]							
<b>Задача х.х</b> : [описание, например <i>задача 1.1: сохранять тенденцию к уменьшению частоты происшествий в регионе</i> ]							
<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	<i>Действия</i>	<i>Сроки</i>	<i>Ответственная организация</i>	<i>Заинтересованные стороны</i>	<i>Параметры</i>	<i>Приоритет</i>	<i>Мероприятия по мониторингу</i>
[Название SEI и номер SEI ИКАО, если применимо]	[Указать действие(я)]	[Указать сроки выполнения]	[Название]	[Перечень заинтересованных сторон]	[Перечень параметров]	[Низкий/средний/высокий]	[Перечислить механизмы верификации реализации SEI]
Например, OPS SEI по LOC-I ИКАО (Регион): устранить способствующие факторы в отношении происшествий и инцидентов LOC-I	Организовать семинары или практикумы по безопасности полетов	I кв. 2023 г. – IV кв. 2025 г.	RASG	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ВГА;</li> <li>• эксплуатанты;</li> <li>• утвержденные учебные организации;</li> <li>• комитеты по расследованию авиационных происшествий (КРАП;)</li> <li>• изготовители;</li> <li>• региональные организации</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Количество проведенных практикумов;</li> <li>• посещаемость практикумов;</li> <li>• изменение в требованиях государств в регионе к подготовке кадров</li> </ul>	Высокий	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Включить в региональный обзор/информационное табло;</li> <li>• вопрос самооценки МНМ</li> </ul>

**ПОДРОБНОЕ ОПИСАНИЕ SEI: ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ПРОБЛЕМЫ**

<b>Организационная проблема x<sup>1</sup>:</b> [название проблемы, например <i>отсутствии на региональном уровне возможностей проводить расследование авиационных происшествий и инцидентов</i> ]							
<b>Цель x:</b> [название, например <i>цель 4: более тесное сотрудничество на региональном уровне</i> ]							
<b>Задача x.x:</b> [описание, например <i>задача 4.1: к 2023 году государствам, которые, как ожидается, не достигнут целей РПБП, обратиться за помощью для укрепления своего потенциала контроля за обеспечением безопасности полетов</i> ]							
<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	<i>Действия</i>	<i>Сроки</i>	<i>Ответственная организация</i>	<i>Заинтересованные стороны</i>	<i>Параметры</i>	<i>Приоритет</i>	<i>Мероприятия по мониторингу</i>
[Название SEI и номер SEI ИКАО, если применимо]	[Указать действие(я)]	[Указать сроки выполнения]	[Название]	[Перечень заинтересованных сторон]	[Перечень параметров]	[Низкий/средний/высокий]	[Перечислить механизмы верификации реализации SEI]
Например, SEI-3 ORG ИКАО (Регион): создание независимого полномочного органа по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с Приложением 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов"	Определить с помощью RASG государства, которые будут оказывать помощь в наращивании потенциала для расследования авиационных происшествий и инцидентов государства, которому требуется помощь	I кв. 2023 г. – IV кв. 2025 г.	RASG	<ul style="list-style-type: none"> <li>• КРАП;</li> <li>• ВГА;</li> <li>• изготовители воздушных судов;</li> <li>• RAIO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Количество государств, предлагающих помощь;</li> <li>• количество государств, которые получили помощь;</li> <li>• количество выполненных в регионе командировок в целях наращивания потенциала по расследованиям авиационных происшествий и инцидентов</li> </ul>	Высокий	Результаты МНМ/УППКБП после очередных проверок в регионе

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

## Добавление В к главе 3

### КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ДЛЯ РЕГИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

<i>Дос 10131, глава 3, п. 3.3 "Подробное описание разделов РПБП" (ссылка)</i>	<i>Содержание регионального плана обеспечения безопасности полетов (РПБП) (аспект, который необходимо проанализировать, или вопрос, на который необходимо дать ответ)</i>	<i>Ответ (Да/Нет или Н/П<sup>1</sup>)</i>	<i>Ссылка в РПБП (если отличается от шаблона)</i>
<b>3.3.1 Введение РПБП</b>			
3.3.1 а)	Содержится ли обзор РПБП, включая его структуру (главы, разделы и их содержание)?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.1 б)	Содержится ли обязательство региона в отношении обеспечения безопасности полетов и выделения ресурсов на мероприятия (на региональном уровне) для повышения безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.1 в)	Указаны ли организации, ответственные за разработку, реализацию и мониторинг РПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.1 г)	Изложены ли региональные проблемы в области безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.1 д)	Изложены ли региональные цели и задачи в области безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.1 е)	Указан ли эксплуатационный контекст региона?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
<b>3.3.2 Цель РПБП</b>			
3.3.2 а)	Включено ли изложение стратегического направления региона в деле управления безопасностью полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.2 б)	Установлен ли срок действия РПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.2 в)	Указана ли взаимосвязь РПБП с НПБП каждого государства в регионе и с последним изданием ГПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

1. Неприменимо (Н/П).

Дос 10131, глава 3, п. 3.3 "Подробное описание разделов РПБП" (ссылка)	Содержание регионального плана обеспечения безопасности полетов (РПБП) (аспект, который необходимо проанализировать, или вопрос, на который необходимо дать ответ)	Ответ (Да/Нет или Н/П <sup>1</sup> )	Ссылка в РПБП (если отличается от шаблона)
3.3.2 d)	Указаны ли инициативы на региональном уровне, которые способствуют повышению безопасности полетов на уровне отдельных государств и на более широком международном уровне?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.2 e)	Перечислены ли прочие планы, которые учитывались в ходе разработки РПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
<b>3.3.3 Стратегическое направление региона в деле управления безопасностью полетов</b>			
3.3.3 a)	Изложено ли, как был разработан и утвержден РПБП, включая сотрудничество с заинтересованными сторонами?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.3 a) 1)	Изложен ли порядок актуализации РПБП, что включает периодичность его пересмотра и обновления?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.3 a) 2)	Разъясняется ли, что для выявления региональных проблем в области безопасности полетов и реализации SEI для их решения необходим основанный на сотрудничестве подход?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.3 a) 3)	Изложен ли процесс определения региональных эксплуатационных рисков для безопасности полетов и организационных проблем?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.3 b)	Перечислены ли региональные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.3 b) 1)	Разъясняется ли, как региональные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов увязаны с ГПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.3 b) 2)	Перечислены ли какие-либо конкретные региональные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов сверх целей и задач ГПБП, если применимо?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Н/П	
3.3.3 c)	Изложено ли, каким образом SEI содействуют достижению региональных целей в области безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.3 c) 1)	Объясняется ли связь между региональными целями и задачами в области безопасности полетов с SEI, которые будут реализованы в регионе для повышения безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

<i>Дос 10131, глава 3, п. 3.3 "Подробное описание разделов РПБП" (ссылка)</i>	<i>Содержание регионального плана обеспечения безопасности полетов (РПБП) (аспект, который необходимо проанализировать, или вопрос, на который необходимо дать ответ)</i>	<i>Ответ (Да/Нет или Н/П<sup>1</sup>)</i>	<i>Ссылка в РПБП (если отличается от шаблона)</i>
3.3.3 с) 2)	Объясняется ли, как региональные цели и задачи в области безопасности полетов взаимосвязаны с отдельными SEI государств (в рамках региона) или с всеобъемлющими инициативами на международном уровне?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.3 d)	Перечислены ли возникающие проблемы, которые могут потребовать дальнейшего анализа?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
<b>3.3.4 Региональные эксплуатационные риски для безопасности полетов</b>			
3.3.4 а)	Приводится ли краткое описание происшествий и серьезных инцидентов, которые имели место в регионе в течение определенного периода времени и которые произошли с воздушными судами, зарегистрированными в государствах региона, в особенности с воздушными судами с максимальной массой свыше 5700 кг при выполнении регулярных коммерческих полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.4 б)	Перечислены и изложены ли региональные HRC (R-HRC), включая причину их приоритизации?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.4 с)	Разъясняется ли, как выявляются прочие региональные эксплуатационные риски для безопасности полетов, включая причины их приоритизации?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.4 d)	Перечислены ли главные факторы, способствующие возникновению R-HRC, выявленные в регионе?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.4 е)	Включено ли описание набора SEI для снижения рисков, связанных с R-HRC, и каких-либо других региональных эксплуатационных рисков для безопасности полетов, которые регион намерен снизить с помощью РПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.4 е) 1)	Перечислены ли SEI, которые регион планирует реализовать, или SEI, находящиеся в процессе реализации, в отношении всех выявленных R-HRC и других региональных эксплуатационных рисков для безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.4 е) 2)	Указаны ли SEI, взятые из глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов, если применимо?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Н/П	

<i>Дос 10131, глава 3, п. 3.3 "Подробное описание разделов РПБП" (ссылка)</i>	<i>Содержание регионального плана обеспечения безопасности полетов (РПБП) (аспект, который необходимо проанализировать, или вопрос, на который необходимо дать ответ)</i>	<i>Ответ (Да/Нет или Н/П<sup>1</sup>)</i>	<i>Ссылка в РПБП (если отличается от шаблона)</i>
3.3.4 f)	Изложена ли классификация, использованная в процессе определения региональных эксплуатационных рисков для безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
<b>3.3.5 Организационные проблемы</b>			
3.3.5 a)	Содержится ли краткое изложение возможностей государств в регионе осуществлять эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.5 b)	Приведены ли перечень и описание организационных проблем, отобранных для РПБП, включая причины их приоритизации?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.5 c)	Разъясняется ли порядок их выявления, включая, в частности, основанный на данных подход?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.5 d)	Включено ли описание набора SEI для устранения организационных проблем?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.5 d) 1)	Перечислены ли SEI, которые регион планирует реализовать, или SEI, находящиеся в процессе реализации, для разрешения всех выявленных организационных проблем?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.5 d) 2)	Указаны ли, где это применимо, SEI, взятые из Глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Н/П	
<b>3.3.6 Осуществление мониторинга</b>			
3.3.6 a)	Указано ли, каким образом данный регион будет осуществлять мониторинг реализации перечисленных в РПБП SEI и как он будет оценивать эффективность обеспечения безопасности полетов региональной системы гражданской авиации, с тем чтобы гарантировать достижение предполагаемых результатов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.6 b)	Разъясняется ли порядок внесения в РПБП и содержащихся в нем SEI коррективов и поправок и метод представления об этом информации?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

Дос 10131, глава 3, п. 3.3 "Подробное описание разделов РПБП" (ссылка)	Содержание регионального плана обеспечения безопасности полетов (РПБП) (аспект, который необходимо проанализировать, или вопрос, на который необходимо дать ответ)	Ответ (Да/Нет или Н/П <sup>1</sup> )	Ссылка в РПБП (если отличается от шаблона)
3.3.6 с)	Разъясняется ли порядок мониторинга каждой региональной задачи в области безопасности полетов для отслеживания эффективности реализации?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.6 d)	Изложено ли, каким образом заинтересованным сторонам будет предоставляться соответствующая последняя информация о прогрессе в достижении региональных целей и задач в области безопасности полетов, а также о состоянии реализации SEI?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.6 e) 1)	Включен ли текст, поясняющий следующую ситуацию: "Если региональные цели и задачи в области безопасности полетов не выполняются, следует указать лежащие в основе этого причины"?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.6 e) 2)	Включен ли в текст, поясняющий следующую ситуацию: "Если в регионе выявлены критически важные эксплуатационные риски для безопасности полетов, следует по возможности в кратчайшие сроки принять обоснованные меры для снижения этих рисков, что, возможно, приведет к досрочному пересмотру РПБП"?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.6 f)	Разъясняется ли, что государства применяют стандартизированный подход согласно указаниям RASG или другой соответствующей региональной организации для предоставления информации на региональном уровне?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.6 g)	Включена ли контактная информация для запросов или дополнительной информации?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	



## Глава 4

# СОСТАВЛЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

### 4.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящая глава содержит инструктивный материал для оказания помощи государствам в принятии решения о том, что следует включить в свой НПБП. В добавлении А к настоящей главе приведен шаблон НПБП, и его следует рассматривать только в качестве примера. НПБП следует разрабатывать на основании самооценки государства, и в нем должны рассматриваться конкретные эксплуатационные риски для безопасности полетов и организационные проблемы государства. При разработке плана государству следует увязывать НПБП со своей ГосПБП, если таковая реализована.

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

### 4.2 СОДЕРЖАНИЕ НПБП

НПБП должен как минимум содержать следующие разделы:

- a) введение;
- b) цель НПБП, включая ссылки на РПБП и ГПБП;
- c) стратегическое направление государства в деле управления безопасностью полетов на национальном уровне на определенный период, включая национальные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов;
- d) описание национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов и SEI по их устранению;
- e) описание организационных проблем и SEI, направленных на их устранение;
- f) описание методов оценки государством эффективности обеспечения безопасности полетов для мониторинга реализации НПБП и его эффективности.

### 4.3 ПОДРОБНОЕ ОПИСАНИЕ РАЗДЕЛОВ НПБП

#### Введение в НПБП

4.3.1 Введение (или предисловие) должно содержать следующее:

- a) обзор НПБП, включая его структуру (главы, разделы и их содержание);
- b) обязательство государства в отношении безопасности полетов и выделения ресурсов на мероприятия на национальном уровне для повышения безопасности полетов, которое зафиксировано в заявлении, подписанном старшим должностным лицом на уровне министерства гражданской авиации или правительственного учреждения. Если такое заявление уже существует в другом документе (например, в государственном директивном документе о безопасности полетов), на него следует сделать ссылку в данном разделе НПБП;
- c) каким образом НПБП связан с ГосПБП, если применимо (см. п. 2.10);
- d) организации, ответственные за разработку, реализацию и мониторинг НПБП;
- e) национальные проблемы в области безопасности полетов (если они уже указаны в другом документе, на него следует сделать ссылку в этом разделе НПБП);
- f) национальные цели и задачи в области безопасности полетов;
- g) эксплуатационный контекст государства (может быть представлен в виде таблицы), включая, в частности:
  - 1) объем воздушного движения в государстве, а также предполагаемый рост или снижение;
  - 2) уровень развития различных секторов, таких как аэродромы, коммерческий воздушный транспорт, авиация общего назначения, полеты вертолетов;
  - 3) общие опасные факторы и недостатки обеспечения безопасности полетов, которые можно сгруппировать по категориям, например экологические, технические, организационные и связанные с человеческой деятельностью.

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

#### Цель НПБП

4.3.2 При описании цели НПБП следует включить:

- a) изложение стратегического направления государства в области управления безопасностью полетов;

- b) срок действия НПБП (см. п. 4.3.3 а) 1));
- c) взаимосвязь НПБП с РПБП и последним изданием ГПБП;
- d) прочие национальные планы, которые учитывались в ходе разработки НПБП, если это применимо (например, в области аэронавигации, экономического развития, охраны окружающей среды или обеспечения безопасности).

### **Стратегическое направление государства в деле управления безопасностью полетов**

4.3.3 При описании стратегического направления государства в деле управления безопасностью полетов на национальном уровне следует включить:

- a) порядок разработки и утверждения НПБП, включая сотрудничество с внутренними и внешними заинтересованными сторонами (например, с отраслью, международными организациями, прочими правительственными учреждениями и т. д.);
  - 1) указать порядок актуализации НПБП (что, возможно, уже упомянуто в другой документации ГосПБП); это включает периодичность его пересмотра и обновления (например, пересматривается ежегодно и обновляется как минимум каждые три года) – следует учитывать согласование с циклом пересмотра ГПБП и РПБП;
  - 2) разъяснить, что для выявления национальных проблем обеспечения безопасности полетов и реализации SEI, предназначенных для их решения, необходим основанный на сотрудничестве подход;
  - 3) описать процесс, используемый для определения национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов и организационных проблем, – если этот процесс включен в ГосПБП, на него следует сделать ссылку в данном разделе НПБП;
- b) национальные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов (можно представить в виде таблицы);
  - 1) разъяснить, каким образом национальные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов увязаны с ГПБП и РПБП (для этого можно сделать ссылки на оба документа);
  - 2) перечислить любые конкретные национальные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов сверх целей, задач и показателей ГПБП, если применимо;
- c) каким образом SEI помогают достижению национальных целей в области безопасности полетов;
  - 1) разъяснить связь национальных целей и задач в области безопасности полетов с SEI, которые государство будет реализовывать для повышения безопасности полетов;
  - 2) разъяснить, каким образом национальные цели и задачи в области безопасности полетов увязаны с всеобъемлющими SEI на региональном или международном уровнях;
- d) возникающие проблемы могут потребовать дальнейшего анализа.

**Национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов**

4.3.4 При описании национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов следует включить следующее:

- a) краткое описание происшествий и серьезных инцидентов, которые имели место в государстве в течение определенного периода времени, и происшествия и инциденты с воздушными судами, зарегистрированными в государстве, в особенности с воздушными судами с максимальной массой свыше 5700 кг при выполнении регулярных коммерческих полетов (статистические данные по происшествиям и серьезным инцидентам можно получить из базы данных государства о происшествиях и инцидентах или с помощью системы ADREP ИКАО, приложение которой размещено в iSTARS по адресу [www.icao.int/safety/iStars](http://www.icao.int/safety/iStars));
- b) национальные HRC (N-HRC), включая причину их приоритизации (например, основанный на конкретных данных подход) – НПБП должен включать все HRC из РПБП (R-HRC) и ГПБП (G-HRC);
- c) прочие выявленные национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов, включая причину их приоритизации. Они могут быть выявлены:
  - 1) в рамках анализа, проведенного государством (например, с помощью его системы SDCPS);
  - 2) на основании регионального анализа (например, группами RASG, RSOO, PIRG и/или RAIO); и/или
  - 3) на основании информации из других источников – национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов должны охватывать различные секторы авиации, например аэродромы, коммерческий воздушный транспорт, авиацию общего назначения, полеты вертолетов;
- d) главные факторы, способствующие возникновению N-HRC, выявленные государством;
- e) описание набора SEI для снижения рисков, связанных с N-HRC, и любых других национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов, которые государство намерено снизить с помощью НПБП:
  - 1) перечислить SEI, которые государство планирует реализовать или которые находятся в процессе реализации, в отношении всех выявленных N-HRC и других национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов (этот перечень может быть приведен в виде добавления);
  - 2) выявить SEI, взятые из Глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов (главным образом из дорожной карты снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов (OPS)), если применимо;
  - 3) указать, если применимо, ссылки на соответствующие SEI в РПБП;
- f) классификацию, использованную в процессе определения национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов, – рекомендуется использовать категории авиационных событий Группы CAST/ИКАО по общей классификации (CICTT).

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

### **Организационные проблемы**

4.3.5 При описании организационных проблем, относящихся к НПБП, следует включить следующее:

- a) краткую информацию о возможностях государства осуществлять эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов. Для этого можно указать результаты последних мероприятий государства, проведенных в рамках МНМ УППКБП ИКАО. Информация, относящаяся к МНМ УППКБП, размещена на онлайн-платформе МНМ УППКБП (OLF) [www.icao.int/usoap](http://www.icao.int/usoap);
- b) перечень и описание организационных проблем, отобранных для НПБП, включая причины их приоритизации;
- c) порядок их выявления, включая, в частности, основанный на данных подход. Они могут быть выявлены:
  - 1) в рамках анализа, проведенного государством (например, с помощью его системы SDCPS);
  - 2) на основании регионального анализа (например, группами RASG, RSOO, PIRG и/или RAIO);
  - 3) основываться на организационных проблемах, изложенных в ГПБП; и/или
  - 4) основываться на результатах УППКБП и собственных данных государства о контроле за обеспечением безопасности полетов;
- d) описание набора SEI для устранения других выявленных организационных проблем:
  - 1) перечислить SEI, которые государство планирует реализовать, или находящиеся в процессе реализации, для разрешения всех выявленных организационных проблем (этот перечень можно представить в добавлении);
  - 2) указать SEI, взятые из Глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов (главным образом из дорожной карты решения организационных проблем (ORG)), если применимо;
  - 3) указать, если применимо, ссылки на соответствующие SEI в РПБП.

### **Осуществление мониторинга**

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

- a) каким образом государство будет осуществлять мониторинг реализации перечисленных в НПБП SEI и как оно будет оценивать эффективность обеспечения безопасности полетов национальной системы гражданской авиации, с тем чтобы гарантировать достижение предполагаемых результатов;
- b) порядок внесения в НПБП и его SEI коррективов и поправок и метод представления об этом информации;

- с) порядок мониторинга каждой национальной задачи в области безопасности полетов для отслеживания эффективности реализации – показатели, используемые для оценки эффективности обеспечения безопасности полетов, должны в принципе согласовываться (или увязываться) с показателями, содержащимися в ГПБП и РПБП;
- д) каким образом заинтересованным сторонам будет предоставляться соответствующая последняя информация о прогрессе в достижении национальных целей в области безопасности полетов, а также о состоянии реализации SEI (например, информационное табло);
- е) текст, поясняющий следующие ситуации:
  - 1) если национальные цели в области безопасности полетов не выполняются, следует указать лежащие в основе этого причины;
  - 2) если государство выявляет критически важные эксплуатационные риски для безопасности полетов, следует по возможности в кратчайшие сроки принять обоснованные меры для снижения этих рисков, что, возможно, приведет к досрочному пересмотру НПБП;
- ф) разъяснить, что государство применяет стандартизированный подход согласно указаниям RASG или другой соответствующей региональной организации для предоставления информации на региональном уровне (например, для представления информации в RASG). Это позволяет региону получать информацию и оценивать эксплуатационные риски для безопасности полетов с использованием общей методики;
- г) контактную информацию для запросов или дополнительной информации.

#### 4.4 ШАБЛОН НПБП

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

#### 4.5 КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ДЛЯ НПБП

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

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



## Добавление А к главе 4

# ШАБЛОН НАЦИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

### РАЗДЕЛ 1. ВВЕДЕНИЕ

#### 1.1 Обзор НПБП<sup>1</sup>

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

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

[Подпись]

[Фамилия]

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

#### 1.2 Структура НПБП

НПБП содержит стратегическое направление в деле повышения безопасности полетов на национальном уровне на [количество] лет. Он состоит из шести разделов. Помимо введения, разделы включают: цель НПБП, стратегическое направление [Государство] в деле управления безопасностью полетов, национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов, выявленные для НПБП на [период времени (например, *2023–2025 гг.*)], организационные проблемы, рассматриваемые в НПБП, а также описание методов мониторинга реализации перечисленных в НПБП инициатив по повышению безопасности полетов (SEI).

---

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

### 1.3 Взаимосвязь НПБП с государственной программой по безопасности полетов (ГосПБП)

**[Пункт ниже относится только к государствам без развитых функций анализа данных о безопасности полетов (SDA) в рамках SSPIA]**

В НПБП рассматриваются эксплуатационные риски для безопасности полетов, представленные в ГПБП ИКАО и в [название РПБП], в отсутствие развитых функций анализа данных о безопасности полетов (SDA), как указано в документации мероприятий по оценке выполнения государственных программ по безопасности полетов SSPIA ИКАО в [Государство]. Перечисленные в НПБП инициативы охватывают организационные проблемы и направлены на укрепление организационных возможностей по эффективному контролю за обеспечением безопасности полетов.

Или

**[Пункт ниже относится только к государствам с развитыми функциями SDA в рамках SSPIA]**

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

### 1.4 Ответственность за разработку, реализацию и мониторинг НПБП

[Название ответственной организации, например ВГА] отвечает за разработку, реализацию и мониторинг НПБП во взаимодействии с [перечислить названия организаций] и с авиационной отраслью государства. НПБП был разработан в консультации с национальными эксплуатантами и другими основными заинтересованными сторонами в авиации, а также в соответствии с ГПБП [текущее издание] и [название РПБП].

### 1.5 Национальные проблемы, цели и задачи в области безопасности полетов

В НПБП рассматриваются следующие национальные проблемы в области безопасности полетов:

- 1) [перечислить эксплуатационные риски для безопасности полетов и организационные проблемы, например события LOC-I, отсутствие возможностей проводить расследование авиационных происшествий и инцидентов на национальном уровне];
- 2) [...];
- 3) [...].

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

- 1) [перечислить цели и задачи, например цель 1: добиваться постоянного снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов и задача 1.1: сохранять тенденцию к снижению частоты происшествий в государстве];
- 2) [...];
- 3) [...].

### 1.6 Эксплуатационный контекст

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

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

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

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

НПБП разработан на основании целей и задач в области безопасности полетов и категорий событий повышенного риска (HRC), указанных как в ГПБП ([www.icao.int/gasp](http://www.icao.int/gasp)), так и в [название РПБП]. В соответствующих случаях они упомянуты в тексте. Перечисленные в НПБП SEI способствуют повышению безопасности полетов на более широких региональных и международных уровнях. В НПБП включены несколько действий для устранения конкретных проблем в области безопасности полетов, а также рекомендуемые SEI для отдельных государств, установленные в [название РПБП (включить ссылку на веб-сайт, если имеется)]. [Государство] приняло эти SEI и включило их в настоящий план. По мере необходимости указываются перекрестные ссылки на [название РПБП] в отношении отдельных SEI.

### РАЗДЕЛ 3. СТРАТЕГИЧЕСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ [ГОСУДАРСТВО] В ДЕЛЕ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

**[Пункт ниже относится только к государствам без развитых функций SDA в рамках SSPIA]**

НПБП содержит SEI, которые были разработаны на основании дорожных карт организационных проблем (ORG) и эксплуатационных рисков для безопасности полетов (OPS), представленных в Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов ИКАО (Doc 10161), а также характерных для государства проблем, выявленных посредством [перечислить методы, например законодательство, директивы и т. д.]. Настоящий план разработан и обновляется [название ответственной организации, например ВГА] в координации с основными заинтересованными сторонами в авиации как минимум каждые [количество] года.

Или

**[Пункт ниже относится только к государствам с развитыми функциями SDA в рамках SSPIA]**

НПБП содержит SEI, разработанные в основном с помощью процессов ГосПБП, включая существующий в [Государство] процесс выявления опасностей и управления рисками для безопасности полетов и его систему SDCPS, а также на основе работы, проделанной поставщиками обслуживания при разработке и внедрении их систем управления безопасностью полетов (СУБП). Настоящий план разработан и обновляется [название ответственной организации, например ВГА] в координации с заинтересованными сторонами в авиации как минимум каждые [количество] года.

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

Цель	Задачи	Показатели	Связь с ГПБП и РПБП
[перечислить цели]	[перечислить задачи]	[перечислить показатели]	[указать связь]
1. Например, добиваться постоянного снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов	1.1 Сохранять тенденцию к снижению частоты происшествий в государстве.  1. n	1.1.1 Число происшествий в государстве на 10 000 вылетов.  1.1.2 Число происшествий в государстве с воздушными судами свыше 5700 кг, выполняющими регулярные коммерческие полеты.  1.2. n	Настоящая цель непосредственно связана с целью 1 и задачей 1.1 ГПБП и связана с целью 1 и задачей 1.1 РПБП
2. Например, повышать потенциал государства в области контроля за обеспечением безопасности полетов	2.1 К 2026 году достичь показателя эффективной реализации 85 %.  2. n	2.1.1 Общий показатель EI для государства.  2.1.2 Количество реализованных приоритетных ВП.	Настоящая цель непосредственно связана с целью 2 и задачей 2.1 ГПБП и связана с целью 2 и задачей 2.1 РПБП

		2.1.3 Процентный показатель выполненных планов корректирующих действий (ПКД).	
		2.2. n	
3.	3.1 3. n		
4.	4.1 4. n		
5.	5.1 5. n		
6.	6.1 6. n		

SEI в настоящем плане реализуются с помощью существующего потенциала [Государство] по контролю за обеспечением безопасности полетов и систем управления безопасностью полетов (СУБП) поставщиков обслуживания. SEI, взятые из Глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов (Дос 10161) ИКАО, определены для достижения национальных целей в области безопасности полетов, указанных в НПБП. Некоторые из национальных SEI увязаны с общими SEI на региональном и международном уровнях и помогают повышать безопасность полетов в глобальном масштабе. Полный перечень SEI приведен в добавлении к НПБП.

В НПБП также рассматриваются возникающие проблемы в таких областях, как концепции полетов, технологии, общественно-государственная политика, бизнес-модели или концепции, которые могут воздействовать на безопасность полетов в будущем и в отношении которых имеется недостаточно данных для проведения типового основанного на данных анализа. Ввиду недостаточности данных возникающие проблемы не могут автоматически рассматриваться как эксплуатационные риски для безопасности полетов. Важно, чтобы [Государство] внимательно отслеживало возникающие проблемы в целях выявления опасностей и недостатков обеспечения безопасности полетов, собирало соответствующие данные и проактивно разрабатывало меры по устранению любых соответствующих рисков. В НПБП рассматриваются следующие возникающие проблемы, которые были выявлены посредством [указать процесс, например анализ, проведенный поставщиками обслуживания] для проведения дальнейшего анализа:

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

#### РАЗДЕЛ 4. НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РИСКИ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

НПБП включает SEI, которые относятся к национальным эксплуатационным рискам для безопасности полетов, выявленным на основании опыта расследования событий и основанного на данных подхода. Эти SEI могут включать такие действия, как выработка нормативных положений, разработка политики, целевые мероприятия по контролю за обеспечением безопасности полетов, анализ данных о безопасности полетов и содействие обеспечению безопасности полетов. По коммерческому воздушному транспорту и авиации общего назначения приводятся отдельные разделы, с тем чтобы сделать информацию более доступной для заинтересованных сторон.

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

<i>Год</i>	<i>Происшествия со смертельным исходом</i>	<i>Происшествия без смертельного исхода</i>	<i>Серьезные инциденты</i>
<b>События в [Государство] при выполнении коммерческих воздушных перевозок</b>			
[год–год, в среднем]			
[текущий год]			
<b>События в [Государство] с воздушными судами общего назначения</b>			
[год–год, в среднем]			
[текущий год]			

<i>Год</i>	<i>Происшествия со смертельным исходом</i>	<i>Происшествия без смертельного исхода</i>	<i>Серьезные инциденты</i>
<b>События с зарегистрированными в [Государство] воздушными судами, выполняющими коммерческие воздушные перевозки</b>			
[год–год, в среднем]			
[текущий год]			
<b>События с зарегистрированными в [Государство] воздушными судами авиации общего назначения</b>			
[год–год, в среднем]			
[текущий год]			

Указанные ниже [количество] национальных категорий событий повышенного риска (N-HRC) в контексте [Государство] имели наивысший приоритет из-за числа погибших и риска гибели людей в связи с такими событиями. Они были выявлены на основании анализа данных систем обязательного и добровольного представления данных, отчетов о расследовании авиационных происшествий и инцидентов, мероприятий по контролю за обеспечением безопасности полетов за последние [количество] лет, ГосПБП, а также на основании региональных анализов, проведенных [перечислить названия организаций, например RASG, RSOO, PIRG и/или RAIQ], а также исходя из указанных в ГПБП эксплуатационных рисков для безопасности полетов.

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

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

Помимо перечисленных выше N-HRC, были выявлены следующие национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов:

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

В процессе определения эксплуатационных рисков для безопасности полетов в государствах для оценки категорий рисков использовались категории авиационных событий Группы CAST/ИКАО по общей классификации (CICTT). Классификация CICTT размещена на веб-сайте ИКАО <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>

Для устранения перечисленных выше национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов [Государство] выявило следующие способствующие факторы применительно к N-HRC и будет реализовывать набор SEI, некоторые из которых взяты из дорожной карты OPS ИКАО, содержащейся в Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов (Doc 10161) ИКАО:

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

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

**N-HRC 2: [название категории события]**

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

**N-HRC n: [название категории события]**

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

Полный перечень SEI приведен в добавлении к НПБП.

## РАЗДЕЛ 5. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Помимо перечисленных в НПБП национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов, [Государство] определило организационные проблемы и набор SEI для их решения, отобранных для включения в НПБП. В НПБП они являются приоритетными, поскольку направлены на повышение и усиление потенциала [Государство] по контролю за обеспечением безопасности полетов и управлению безопасностью полетов на национальном уровне.

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

В результате последних мероприятий ИКАО, которые направлены на оценку эффективной реализации восьми КЭ систем контроля за обеспечением безопасности полетов [Государство] в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), были выявлены следующие показатели:

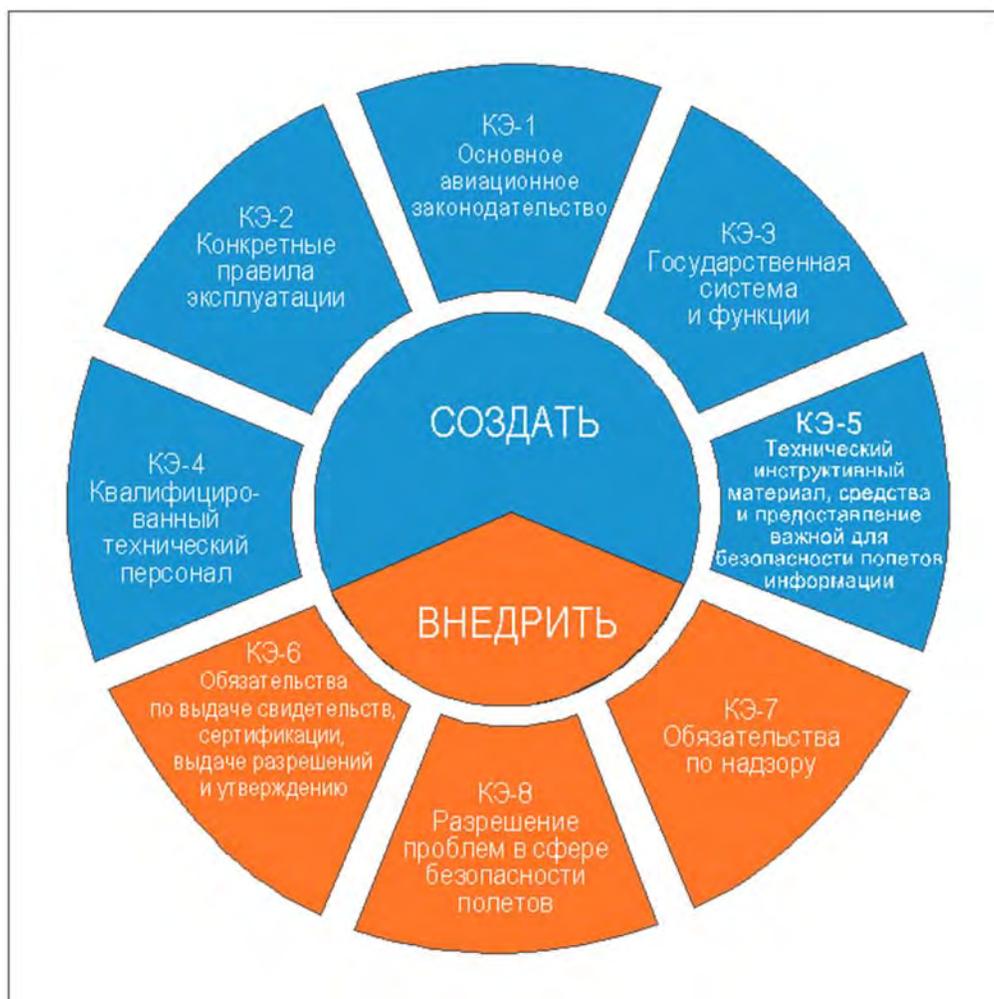


Рис. 1. Критические элементы государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов

<i>Общий показатель EI</i>							
[X]%							
<b>Показатель EI по КЭ</b>							
<b>КЭ-1</b>	<b>КЭ-2</b>	<b>КЭ-3</b>	<b>КЭ-4</b>	<b>КЭ-5</b>	<b>КЭ-6</b>	<b>КЭ-7</b>	<b>КЭ-8</b>
[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%
<b>Показатель EI по области проверки<sup>2</sup></b>							
<b>LEG</b>	<b>ORG</b>	<b>PEL</b>	<b>OPS</b>	<b>AIR</b>	<b>AIG</b>	<b>ANS</b>	<b>AGA</b>
[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%

Указанные ниже [количество] организационные проблемы в контексте [Государство] сочтены наиболее приоритетными, поскольку они воздействуют на эффективность мер контроля за рисками для безопасности полетов. Они были выявлены на основании анализов данных УППКБП, отчетов о расследовании авиационных происшествий и инцидентов, мероприятий по контролю за обеспечением безопасности полетов за последние [количество] лет, ГосПБП, а также на основании региональных анализов, проведенных [перечислить названия организаций, например RASG, RSOO, PIRG и/или RAIО]. Эти проблемы, как правило, носят системный характер и касаются проблем, связанных с выполнением государствами функций по контролю за обеспечением безопасности полетов, реализацией ГосПБП на национальном уровне, а также уровнем внедрения СУБП национальными поставщиками обслуживания. Они учитывают организационную культуру, политику и процедуры в [перечислить названия организаций государства] и поставщиков обслуживания. Эти организационные проблемы соответствуют проблемам, перечисленным в ГПБП [текущее издание], а также [название РПБП]:

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

Для решения перечисленных выше организационных проблем [названия организаций] реализуют набор SEI, некоторые из которых взяты из дорожной карты ORG ИКАО, содержащейся в Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов (Doc 10161) ИКАО. Полный перечень SEI приведен в добавлении к НПБП.

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

## РАЗДЕЛ 6. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ МОНИТОРИНГА

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

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

[Государство] будет использовать перечисленные в разделе 3 настоящего плана показатели для оценки эффективности обеспечения безопасности полетов национальной системы гражданской авиации и осуществлять мониторинг каждой национальной задачи в области безопасности полетов. Для предоставления заинтересованным сторонам соответствующей последней информации о прогрессе в достижении национальных целей в области безопасности полетов, а также о состоянии реализации SEI будет периодически [например, ежегодно, каждые три года и т. д.] публиковаться отчет о состоянии безопасности полетов.

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

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

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

[Название ответственной организации]

[Почтовый адрес]

[Номер телефона]

[Номер факса]

[Эл. почта]

[Веб-сайт]

## Добавление к НПБП

### ПОДРОБНОЕ ОПИСАНИЕ SEI: НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РИСКИ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

N-HRC X: [название N-HRC, например (LOC-I)]							
Цель X: [название, например цель 1: добиваться постоянного снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов]							
Задача X.X: [описание, например задача 1.1: сохранять тенденцию к уменьшению частоты происшествий в государстве]							
Инициатива по повышению безопасности полетов	Действия	Сроки	Ответственная организация	Заинтересованные стороны	Параметры	Приоритет	Мероприятия по мониторингу
[Название SEI и номер SEI ИКАО, а также номер SEI РПБП, если применимо]	[Указать действие(я)]	[Указать сроки выполнения]	[Название]	[Перечень заинтересованных сторон]	[Перечень параметров]	[Низкий/средний/высокий]	[Перечислить механизмы верификации реализации SEI]
Например, OPS SEI по LOC-I ИКАО (Государство): устранить способствующие факторы в отношении происшествий и инцидентов LOC-I	Требовать включения подготовки по предотвращению попадания самолета в сложные пространственные положения и выводу из них во всех программах переучивания и переподготовки на комплексных тренажерах	I кв. 2023 г. – IV кв. 2025 г.	ВГА	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Эксплуатанты;</li> <li>• утвержденные учебные организации (УУО);</li> <li>• поставщики комплексных тренажеров и обслуживания;</li> <li>• ассоциации пилотов;</li> <li>• инспекторы ВГА</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Включение в учебные программы подготовки по предотвращению попадания самолета в сложные пространственные положения и выводу из них;</li> <li>• число/процентная доля пилотов, прошедших подготовку по предотвращению попадания самолета в сложные пространственные положения и выводу из них;</li> <li>• процент событий с попаданием самолета в сложные пространственные положения в добровольных донесениях;</li> <li>• случаи срабатывания вибратора РУ в данных FDA;</li> <li>• частота событий LOC-I</li> </ul>	Высокий	Надзор за учебными мероприятиями эксплуатанта и УУО

**ПОДРОБНОЕ ОПИСАНИЕ SEI: прочие проблемы в области безопасности полетов**

4-Дрб А-14

Руководство по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов

<b>Организационная проблема x<sup>1</sup>:</b> [название проблемы, например <i>отсутствие на региональном уровне возможностей проводить расследование авиационных происшествий и инцидентов</i> ]							
<b>Цель x:</b> [название, например <i>цель 2: повысить потенциал государства по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i> ]							
<b>Задача x.x:</b> [описание, например <i>задача 2.1: к 2026 году достичь показателя эффективной реализации 85 %</i> ]							
<i>Инициатива по повышению безопасности полетов</i>	<i>Действия</i>	<i>Сроки</i>	<i>Ответственная организация</i>	<i>Заинтересованные стороны</i>	<i>Параметры</i>	<i>Приоритет</i>	<i>Мероприятия по мониторингу</i>
[Название SEI и номер SEI ИКАО, а также номер SEI РПБП, если применимо]	[Указать действие(я)]	[Указать сроки выполнения]	[Название]	[Перечень заинтересованных сторон]	[Перечень параметров]	[Низкий/средний/высокий]	[Перечислить механизмы верификации реализации SEI]
Например, SEI-3 ORG ИКАО (Государство): создание независимого полномочного органа по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с Приложением 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов"	Создать эффективную систему привлечения, набора, подготовки и удержания достаточного числа квалифицированных технических специалистов для проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов	I кв. 2023 г. – IV кв. 2025 г.	КРАП	<ul style="list-style-type: none"> <li>• КРАП;</li> <li>• ВГА;</li> <li>• изготовители воздушных судов;</li> <li>• RAIO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• В систему набора персонала включены новые условия набора;</li> <li>• число учебных занятий по расследованиям авиационных происшествий и инцидентов;</li> <li>• число/процент персонала, прошедшего подготовку по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</li> <li>• число/процент расследователей, которые после найма продолжали работать более 12 мес</li> </ul>	Высокий	Результаты МНМ/УППКБП после очередной проверки

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

## Добавление В к главе 4

### КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ДЛЯ НАЦИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

<i>Дос 10131, глава 4, п. 4.3 "Подробное описание разделов НПБП" (ссылка)</i>	<i>Содержание национального плана обеспечения безопасности полетов (НПБП) (аспект, который необходимо проанализировать, или вопрос, на который необходимо дать ответ)</i>	<i>Ответ (Да/Нет или Н/П<sup>1</sup>)</i>	<i>Ссылка в НПБП государства (если отличается от шаблона)</i>
<b>4.3.1 Введение НПБП</b>			
4.3.1 а)	Содержится ли обзор НПБП, включая его структуру (главы, разделы и их содержание)?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.1 б)	Указано ли обязательство государства в отношении безопасности полетов и выделения ресурсов на мероприятия на национальном уровне для повышения безопасности полетов, которое зафиксировано в заявлении, подписанном старшим должностным лицом на уровне министерства гражданской авиации или правительственного учреждения?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.1 в)	Изложено ли, каким образом НПБП связан с ГосПБП, если это применимо?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Н/П	
4.3.1 г)	Перечислены ли организации, ответственные за разработку, реализацию и мониторинг НПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.1 д)	Изложены ли национальные проблемы в области безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.1 е)	Изложены ли национальные цели и задачи в области безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.1 ж)	Указан ли эксплуатационный контекст государства?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

1. Неприменимо (Н/П).

<i>Дос 10131, глава 4, п. 4.3 "Подробное описание разделов НПБП" (ссылка)</i>	<i>Содержание национального плана обеспечения безопасности полетов (НПБП) (аспект, который необходимо проанализировать, или вопрос, на который необходимо дать ответ)</i>	<i>Ответ (Да/Нет или Н/П<sup>1</sup>)</i>	<i>Ссылка в НПБП государства (если отличается от шаблона)</i>
<b>4.3.2 Цель НПБП</b>			
4.3.2 a)	Приведено ли изложение стратегического направления государства в области управления безопасностью полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.2 b)	Установлен ли срок действия НПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.2 c)	Указана ли взаимосвязь НПБП с РПБП и последним изданием ГПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.2 d)	Перечислены ли прочие национальные планы, которые учитывались в ходе разработки НПБП, если применимо?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Н/П	
<b>4.3.3 Стратегическое направление государства в деле управления безопасностью полетов</b>			
4.3.3 a)	Изложен ли порядок разработки и утверждения НПБП, включая сотрудничество с внутренними и внешними заинтересованными сторонами?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.3 a) 1)	Указан ли порядок актуализации НПБП, включая периодичность его пересмотра и обновления?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.3 a) 2)	Разъясняется ли, что для выявления национальных проблем в области безопасности полетов и реализации SEI для их решения необходим основанный на сотрудничестве подход?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.3 a) 3)	Изложен ли процесс, используемый для определения национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов и организационных проблем?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.3 b)	Перечислены ли в нем национальные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.3 b) 1)	Разъясняется ли, каким образом национальные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов увязаны с ГПБП и РПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

Дос 10131, глава 4, п. 4.3 "Подробное описание разделов НПБП" (ссылка)	Содержание национального плана обеспечения безопасности полетов (НПБП) (аспект, который необходимо проанализировать, или вопрос, на который необходимо дать ответ)	Ответ (Да/Нет или Н/П <sup>1</sup> )	Ссылка в НПБП государства (если отличается от шаблона)
4.3.3 b) 2)	Перечислены ли какие-либо конкретные национальные цели, задачи и показатели в области безопасности полетов сверх целей, задач и показателей ГПБП, если применимо?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Н/П	
4.3.3 c)	Указано ли, каким образом SEI помогают достижению национальных целей в области безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.3 c) 1)	Разъясняется ли связь национальных целей и задач в области безопасности полетов с SEI, которые государство будет реализовывать для повышения безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.3 c) 2)	Разъясняется ли, каким образом национальные цели и задачи в области безопасности полетов увязаны с всеобъемлющими SEI на региональном или международном уровнях?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.3 d)	Перечислены ли возникающие проблемы, которые могут потребовать дальнейшего анализа?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
<b>4.3.4 Национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов</b>			
4.3.4 a)	Приведено ли краткое описание происшествий и серьезных инцидентов, которые имели место в государстве в течение определенного периода времени, и происшествия и инциденты с воздушными судами, зарегистрированными в государстве, в особенности с воздушными судами с максимальной массой свыше 5700 кг при выполнении регулярных коммерческих полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.4 b)	Перечислены и изложены ли национальные НRC (N-HRC), включая причину их приоритизации?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.4 c)	Разъясняется ли, как выявляются прочие национальные эксплуатационные риски для безопасности полетов, включая причины их приоритизации?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.4 d)	Перечислены ли главные факторы, способствующие возникновению N-HRC, выявленные государством?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

<i>Дос 10131, глава 4, п. 4.3 "Подробное описание разделов НПБП" (ссылка)</i>	<i>Содержание национального плана обеспечения безопасности полетов (НПБП) (аспект, который необходимо проанализировать, или вопрос, на который необходимо дать ответ)</i>	<i>Ответ (Да/Нет или Н/П<sup>1</sup>)</i>	<i>Ссылка в НПБП государства (если отличается от шаблона)</i>
4.3.4 е)	Включено ли описание набора SEI для устранения рисков, связанных с N-HRC, и любых других национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов, которые государство намерено снизить с помощью НПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.4 е) 1)	Перечислены ли SEI, которые государство планирует реализовать, или находящиеся в процессе реализации, в отношении всех выявленных N-HRC и других национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.4 е) 2)	Указаны ли в соответствующих случаях те SEI, которые взяты из Глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов, если применимо?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Н/П	
4.3.4 е) 3)	Указаны ли, если применимо, ссылки на соответствующие SEI в РПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Н/П	
4.3.4 ф)	Изложена ли классификация, использованная в процессе определения национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
<b>4.3.5 Организационные проблемы</b>			
4.3.5 а)	Содержится ли краткая информация о возможностях государства осуществлять эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.5 б)	Включены ли перечень и описание организационных проблем, отобранных для НПБП, включая причины их приоритизации?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.5 в)	Разъясняется ли порядок их выявления, включая, в частности, основанный на данных подход?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.5 г)	Включено ли описание набора SEI для устранения выявленных организационных проблем?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

Дос 10131, глава 4, п. 4.3 "Подробное описание разделов НПБП" (ссылка)	Содержание национального плана обеспечения безопасности полетов (НПБП) (аспект, который необходимо проанализировать, или вопрос, на который необходимо дать ответ)	Ответ (Да/Нет или Н/П <sup>1</sup> )	Ссылка в НПБП государства (если отличается от шаблона)
4.3.5 d) 1)	Перечислены ли SEI, которые государство планирует реализовать, или SEI, находящиеся в процессе реализации, для решения всех выявленных организационных проблем?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.5 d) 2)	Указаны ли SEI, взятые из Глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов, если применимо?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Н/П	
4.3.5 d) 3)	Указаны ли, если применимо, ссылки на соответствующие SEI в РПБП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Н/П	
<b>4.3.6 Осуществление мониторинга</b>			
4.3.6 a)	Изложено ли, каким образом государство будет осуществлять мониторинг реализации перечисленных в НПБП SEI и как оно будет оценивать эффективность обеспечения безопасности полетов национальной системы гражданской авиации, с тем чтобы гарантировать достижение предполагаемых результатов?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.6 b)	Разъясняются ли порядок внесения в НПБП и его SEI коррективов и поправок и метод представления информации об этом?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.6 c)	Разъясняется ли порядок мониторинга каждой национальной задачи в области безопасности полетов для отслеживания эффективности реализации?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.6 d)	Указано ли, каким образом заинтересованным сторонам будет предоставляться соответствующая последняя информация о прогрессе в достижении национальных целей и задач в области безопасности полетов, а также о состоянии реализации SEI?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.6 e) 1)	Включен ли текст, поясняющий следующую ситуацию: "Если национальные цели и задачи в области безопасности полетов не выполняются, следует указать лежащие в основе этого причины"?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

<i>Дос 10131, глава 4, п. 4.3 "Подробное описание разделов НПБП" (ссылка)</i>	<i>Содержание национального плана обеспечения безопасности полетов (НПБП) (аспект, который необходимо проанализировать, или вопрос, на который необходимо дать ответ)</i>	<i>Ответ (Да/Нет или Н/П<sup>1</sup>)</i>	<i>Ссылка в НПБП государства (если отличается от шаблона)</i>
4.3.6 е) 2)	Включен ли текст, поясняющий следующую ситуацию: "Если государство выявляет критически важные эксплуатационные риски для безопасности полетов, следует по возможности в кратчайшие сроки принять обоснованные меры для снижения этих рисков, что, возможно, приведет к досрочному пересмотру НПБП"?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.6 f)	Разъясняется ли, что государство применяет стандартизированный подход согласно указаниям RASG или другой соответствующей региональной организации для предоставления информации на региональном уровне?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.6 g)	Включена ли контактная информация для запросов или дополнительной информации?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

## Глава 5

# ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ О РЕГИОНАЛЬНЫХ И НАЦИОНАЛЬНЫХ ПЛАНАХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

### 5.1 ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В ОТНОШЕНИИ ПЛАНА

5.1.1 Для оценки эффективности обеспечения безопасности полетов ГПБП используется ряд параметров, указанных в показателях ГПБП. Элементы, используемые для оценки эффективности обеспечения безопасности полетов в отношении ГПБП, включают, в частности, число погибших, частоту происшествий, приоритетные вопросы протокола (ВП) для систем организации контроля за обеспечением безопасности полетов и основные ВП ГосПБП.

5.1.2 Аналогичным образом регионам и отдельным государствам следует определить ряд параметров для оценки эффективности обеспечения безопасности полетов и действенности соответственно РПБП и НПБП согласно ГПБП.

*Примечание. В Руководстве по мониторингу выполнения региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов (Дос 10162) содержатся инструктивные материалы касательно источников данных для показателей, используемых при оценке достижения целей РПБП и НПБП соответственно, на основе примеров показателей, представленных в ГПБП.*

### 5.2 ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ ГОСУДАРСТВОМ В RASG

5.2.1 Центральное место в оценке эффективности обеспечения безопасности полетов занимает совместное использование информации о безопасности полетов и обмен такой информацией. На региональном уровне RASG является надлежащим форумом для содействия совместному использованию информации о безопасности полетов и обмену ею в рамках региона ввиду ее членского состава, который включает представителей государств, региональных организаций и отрасли, в том числе, в частности, эксплуатантов воздушных судов, поставщиков аэронавигационного обслуживания, эксплуатантов аэродромов и изготовителей воздушных судов. Все эти заинтересованные стороны предоставляют ценную информацию об опасностях, недостатках обеспечения безопасности полетов и возникающих проблемах, которая может быть использована в региональном процессе выявления опасностей и управления рисками для безопасности полетов. Заинтересованные стороны, например отдельные государства и международные организации, могут также предоставить информацию, которая поможет региону установить, реализуются ли конкретные SEI в полном объеме.

5.2.2 RASG отвечает за мониторинг и оценку реализации РПБП и его эффективности в тесном сотрудничестве с соответствующим(и) региональным(и) бюро ИКАО. Каждая RASG также отвечает за постоянную оценку и представление данных в отношении прогресса в достижении региональных целей и задач в области безопасности полетов, изложенных в РПБП, с целью установить, выполняются ли они в установленные сроки.

5.2.3 В некоторых регионах RSOO или другая региональная организация могут координировать представление информации отдельными государствами в регионе в RASG во избежание дублирования усилий.

### 5.3 ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ ГОСУДАРСТВОМ И RASG В ИКАО

5.3.1 Своевременное и точное представление информации о безопасности полетов на международном, региональном и национальном уровнях имеет очень важное значение для верификации достижения целей ГПБП и мониторинга реализации SEI, взятых из Глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов (Дос 10161).

5.3.2 Каждое государство отвечает за предоставление надлежащей информации из НПБП в RASG для обеспечения компиляции региональных результатов. Это главным образом касается обмена информацией о конкретных региональных SEI, например реализации ГосПБП, которые требуют совершенствования на уровне отдельного государства. Государства должны представлять требуемую информацию, применяя стандартизированный подход, согласно указаниям каждой отдельной RASG или другой соответствующей региональной организации. Как отмечено в п. 5.2.3, это может координироваться RSOO или другой региональной организацией во избежание дублирования усилий.

### 5.4 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТАБЛО ДЛЯ МОНИТОРИНГА

5.4.1 ИКАО разработала информационное табло ГПБП, которое государства должны использовать для представления данных о своем прогрессе в достижении целей ГПБП. Это информационные табло находятся в открытом доступе на веб-сайте ИКАО [www.icao.int/gasp](http://www.icao.int/gasp).

5.4.2 Каждое государство отвечает за предоставление необходимой информации для пополнения данных информационного табло на регулярной основе и поддержания их актуальности. Информация от отдельных государств обобщается ИКАО для создания региональных информационных табло по каждому региону ИКАО, а также по каждой RASG. Информационные табло открыты для использования общественностью и предоставляют последнюю информацию различным заинтересованным сторонам о прогрессе в достижении целей ГПБП, в том числе Совету ИКАО и Ассамблее ИКАО. ИКАО сообщает о прогрессе в выполнении задач ГПБП один раз в год. Эта информация также содержится на веб-сайте ИКАО [www.icao.int/gasp](http://www.icao.int/gasp).

### 5.5 ЗАЩИЩЕННЫЙ ПОРТАЛ ПО ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМ РИСКАМ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И ВОЗНИКАЮЩИМ ПРОБЛЕМАМ

5.5.1 ИКАО разработала на своем защищенном портале специальный сайт для сбора группами RASG информации об эксплуатационных рисках для безопасности полетов и возникающих проблемах. Дополнительная информация об этом специальном сайте размещена на веб-сайте ИКАО [www.icao.int/gasp](http://www.icao.int/gasp).

5.5.2 Каждое государство отвечает за обновление на регулярной основе своей информации на защищенном портале по эксплуатационным рискам для безопасности полетов и возникающим проблемам. Каждая RASG собирает информацию от индивидуальных государств и использует ее для выявления опасностей, недостатков обеспечения безопасности полетов и возникающих проблем, а также проведения оценок региональных рисков для безопасности полетов. Собранная информация о безопасности полетов используется RASG для обновления РПБП. Она также полезна для ИКАО при разработке будущих изданий ГПБП. Государства могут представлять информацию на анонимной основе. Цель данного сайта заключается не в том, чтобы выявить

характерные для конкретного государства проблемы в области безопасности полетов, а в том, чтобы обеспечить платформу для предоставления государствами в RASG и в ИКАО информации об эксплуатационных рисках для безопасности полетов и возникающих проблемах. Этот сайт закрыт для использования общественностью и доступен только через утвержденные реквизиты доступа.

5.5.3 Для обеспечения единообразия в представлении информации государствам и регионам при заполнении форм на сайте защищенного портала рекомендуется использовать категории авиационных событий CAST/Группы ИКАО по общей классификации (CICTT).

*Примечание. Дополнительная информация о CICTT размещена на веб-сайте ИКАО по адресу [www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx](http://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx).*

## 5.6 ТРАНСПАРЕНТНОСТЬ

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

— КОНЕЦ —





ISBN 978-92-9275-004-6



9 789292 750046