

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов

2022–2024



ИКАО



EASA

По состоянию на 15 декабря 2021 года

Предисловие

На протяжении многих десятилетий авиация зарекомендовала себя как наиболее безопасный и самый быстрый вид транспорта, и общество рассчитывает, что сектор сохранит такие позиции в условиях реализации новейших технологий при соблюдении принципов экологической безопасности. Пандемия COVID-19 причинила сектору ущерб в масштабах, которые невозможно было предвидеть. Хотя сегодня наблюдаются некоторые позитивные сигналы восстановления авиационного сектора от последствий COVID-19, тем не менее, условия эксплуатации изменились по сравнению с 2019 годом. Пандемия стала неотъемлемой составной частью нашей повседневной жизни, и мы учимся жить и работать в таких условиях, невзирая на серьезные ограничения, налагаемые в силу сложившихся обстоятельств.

Один из уроков, полученных нами во время пандемии, заключается в том, что попытки поиска изолированных и разрозненных решений глобальных проблем вряд ли дадут желаемый эффект. Кризис показал, что эффективное международное сотрудничество является ключевым фактором в выработке оперативных и ориентированных на конкретные результаты решений для достижения общих целей.

Новое издание EUR RASP является результатом такого сотрудничества. Впервые в истории в подготовке этого документа приняли участие все 55 государств региона EUR/NAT. Такое сотрудничество на региональном уровне позволяет обмениваться опытом и передовой практикой и согласовывать общие потребности и стратегии для крупнейшего региона ИКАО.

Новая редакция EUR RASP охватывает такие области, как беспилотные авиационные системы (UAS), авиация общего назначения, новые технические разработки, т. е. те области, в которых отдельные государства могут не располагать данными и информацией, необходимыми для эффективного принятия решений. Тем не менее, EUR RASP поддерживает выявление возникающих угроз в этих областях и, в более общем плане, новых вызовов безопасности полетов авиации.

Для эффективной работы по устранению этих угроз и вызовов на региональном уровне необходимо строго придерживаться действий, которые определены в EUR RASP. Успех в решении проблем, возникающих на региональном уровне, зависит от нашей информированности и выполнения действий в области обеспечения безопасности полетов. За обеспечение безопасности полетов отвечает каждый из нас, и "безопасное возобновление полетов" станет ключевым принципом и задачей на период восстановления от последствий пандемии.

Леван Каранадзе
Председатель EASPG

Содержание

Том I

Краткая справка	5
1. Введение	8
1.1 Основные сведения, цели и принципы	8
1.2 Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)	9
1.3 Европейский план обеспечения безопасности полетов (EPAS)	10
1.4 Эксплуатационный контекст	12
2. Разработка и структура EUR RASP	16
2.1 Как разрабатывается EUR RASP	16
2.2 Как структурирован EUR RASP	18
2.3 Как контролируется выполнение EUR RASP	22
3. Стратегические приоритеты	23
3.1 Системная безопасность полетов	23
3.1.0 Обеспечение безопасного возобновления полетов	23
3.1.1 Повышение безопасности полетов посредством усовершенствования управления безопасностью полетов	24
3.1.2 Человеческий фактор и возможности человека	24
3.1.3 Компетентность персонала	27
3.1.4 Влияние авиационной безопасности на безопасность полетов	28
3.1.5 Гражданско-военная координация и сотрудничество	29
3.2 Эксплуатационная безопасность	31
3.2.1 Рассмотрение рисков, связанных с безопасностью полетов самолетов, выполняющих коммерческие воздушные перевозки, и с операциями NCC (некоммерческие полеты на воздушных судах со сложным двигателем, являющихся частью деловой авиации)	31
3.2.2 Устранение рисков безопасности полетов при выполнении операций винтокрылов	32
3.2.3 Пропорциональные и эффективные действия по устранению рисков для безопасности полетов в авиации общего назначения	33
3.3 Безопасная интеграция новых технологий и концепций	33
3.3.1 Искусственный интеллект (AI)	34
3.3.2 Сертификация двигателей/воздушных судов	34
3.3.3 Обеспечение безопасной эксплуатации UAS (дронов)	35
3.3.4 Новые эксплуатационные концепции и бизнес-модели	36
3.3.5 Электрические и гибридные силовые установки, воздушные суда вертикального взлета и посадки (VTOL)	37
3.3.6 Обеспечение всепогодных полетов	38
4. Показатели и цели безопасности полетов в регионе EUR	40

Том II

5. Действия по обеспечению безопасности полетов	44
5.1 <i>Системная безопасность полетов.....</i>	<i>45</i>
5.1.1 Управление безопасностью полетов	45
5.1.2 Человеческий фактор и возможности человека	54
5.1.3 Слежение за воздушными судами, спасательные операции и расследование авиационных происшествий	63
5.1.4 Влияние авиационной безопасности на безопасность полетов	64
5.1.5 Возможности надзора.....	67
5.2 <i>Компетентность персонала.....</i>	<i>69</i>
5.3 <i>Производство полетов – самолеты</i>	<i>78</i>
5.3.1 Полеты CAT и НСС.....	78
5.3.1.1 Сложное пространственное положение воздушного судна в полете (LOC-I)	78
5.3.1.2 Безопасность на ВПП.....	82
5.3.1.3 Конфликт в воздухе (столкновения в воздухе).....	83
5.3.1.4 Столкновение с землей.....	86
5.3.1.5 Пожар, задымление, разгерметизация и качество воздуха в кабине	87
5.3.1.6 Прочее.....	88
5.3.2 Авиационные спецработы/специализированные операции (SPO) – самолеты	102
5.4 <i>Производство полетов – винтокрылы</i>	<i>104</i>
5.5 <i>Производство полетов – авиация общего назначения/рекреационные полеты.....</i>	<i>114</i>
5.5.1 Системные механизмы реализации	115
5.5.2 Сохранение контроля.....	121
5.5.3 Действия в неблагоприятных погодных условиях	122
5.5.4 Предотвращение столкновений в воздухе.....	124
5.5.5 Управление полетом.....	124
5.6 <i>Проектирование и изготовление.....</i>	<i>127</i>
5.7 <i>Техническое обслуживание и управление поддержанием летной годности.....</i>	<i>128</i>
5.8 <i>Организация воздушного движения/аэронавигационное обслуживание</i>	<i>132</i>
5.9 <i>Аэродромы</i>	<i>138</i>
5.10 <i>Наземное обслуживание.....</i>	<i>144</i>
5.11 <i>Беспилотные авиационные системы (UAS)</i>	<i>145</i>
5.12 <i>Новые технологии и концепции.....</i>	<i>147</i>
5.12.1 Новые бизнес-модели	147
5.12.2 Новые изделия, системы, технологии и операции	148
5.12.3 Всепогодные полеты (AWO)	150
Добавление А. Сокращения и определения, используемые в EUR RASP	151
Добавление В. Перечень назначенных участников EUR RASP	158

Краткая справка

Настоящая редакция EUR RASP 2022–2024 была подготовлена специальной проектной группой EUR RASP, входящей в состав EUR RESG, работа которой обеспечивалась региональным бюро EUR/NAT ИКАО и EASA. С учетом влияния пандемии COVID-19 на участников авиационной деятельности в 2020 году ежегодного пересмотра EUR RASP не проводилось. Поэтому EUR RASP 2022–2024 представляет собой третью редакцию регионального плана, в которой учтены изменения, внесенные в EPAS 2021–2025 и в заключительной редакции EPAS 2022–2026.

EPAS 2022–2026 содержит новую область действий "Безопасное возобновление полетов". Эта область включена в нынешнюю редакцию EUR RASP.

Наличие средств эффективного управления факторами риска в регионе EUR, на уровне государств и отраслевых структур сегодня приобретает особую важность в условиях наличия системных и эксплуатационных рисков для безопасности полетов и масштабных последствий их количества и представляет собой важный фактор восстановления более эффективной авиационной системы.

Изменения, внесенные в том I, затрагивают главным образом следующие моменты:

- Информация об эксплуатационном контексте.
- Процесс разработки EUR RASP, обновленный на основе предложений проектной группы.
- Описание механизма мониторинга EUR RASP, согласованного на EUR RESG/02.
- Перечень SPI в главе 4, обновленный с учетом проекта ГПБП на 2023–2025 гг. и предложений, полученных в ходе двух специальных заседаний EUR RESG, проведенных в IV квартале 2021 года.

Том II включает следующие 11 новых действий:

- EUR.SPT.0088 Повышение безопасности полетов с парашютированием (Авиация общего назначения. Авиационные работы).
- EUR.SPT.0089 Цели обучения для получения свидетельства пилота-любителя (PPL)/свидетельства пилота легких воздушных судов (LAPL) в разделе "Метеорологическая информация" программы обучения PPL/LAPL EUR.SPT.0090 Выработка единого толкования, форм регулирования и контроля в области человеческого фактора.
- EUR.SPT.0091 Выездные мероприятия/серия практикумов по вопросу управления рисками, связанными с утомлением (CAT).
- EUR.SPT.0092 Информационная кампания по вопросу снижения утомляемости членов летного экипажа (CAT).
- EUR.SPT.0093 Улучшение прослеживаемости воздушного движения (Авиация общего назначения).
- EUR.SPT.0094 Структура воздушного пространства, сложность воздушного пространства и плотность воздушного движения.
- EUR.SPT.0095 Меры противодействия возникновению инцидентов, создаваемых БПАС, на аэродромах.
- EUR.RMT.0096 Цифровые свидетельства для пилотов (dLAP).
- EUR.SPT.0097 Возобновление полетов под лозунгом "Безопасно наращивать объемы".

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов 2022–2024

- EUR.SPT.0098 Способствовать более активному реагированию летного экипажа на рекомендации БСПС по разрешению угрозы столкновения (RA).

Существующие действия были рассмотрены и, по мере необходимости, сроки их выполнения были продлены с учетом положений EPAS 2022–2026 таким образом, чтобы действия EUR RASP развивали решения EPAS (включая ожидания в процессе нормотворчества).

Рамки существующих действий SPT.0043 и SPT.0044 по вопросу анализа полетных данных были расширены за счет включения дополнительных действий, согласованных проектной группой и отражающих действия EPAS, соответственно, SPT.0112 и SPT.0113.

В целях дальнейшего упорядочения действий EUR RASP:

- Действия, ранее включенные в EUR.SPT.0006, теперь включены в действия EUR.SPT.0004, в связи с чем номер действия EUR.SPT.0006 более не присваивается; действия, ранее включенные в действие EUR.RMT.0003, теперь включены в действие EUR.SPT.0005, в связи с чем номер действия EUR.RMT.0003 более не присваивается.

Добавлены в настоящую редакцию новые действия по вопросам обеспечения безопасности полетов, которые в EPAS были включены в качестве задач по популяризации вопросов безопасности полетов (SPT) и в сочетании с задачей государства-члена (MST) оформлены в качестве единого действия EUR.RASP (например, действие EUR.SPT.0097 объединяет действия EPAS SPT.0122 и MST.0039).

Том I

1. Введение

1.1 Основные сведения, цели и принципы

Основная цель настоящего Европейского регионального плана обеспечения безопасности полетов (далее именуемого EUR RASP) состоит в том, чтобы сосредоточить внимание на региональных вопросах безопасности полетов как продолжение европейских усилий по повышению безопасности полетов и обеспечению соответствия Стандартам ИКАО. Этот подход дополняет существующую систему разработки нормативных правил безопасности, их соблюдения и расследования авиационных происшествий и серьезных инцидентов, когда таковые происходят.

EUR RASP добавляет активный элемент в существующую систему, замыкая цикл управления безопасностью полетов и связывая вопросы безопасности полетов на региональном уровне с планами действий и инициативами, предпринимаемыми для снижения основных рисков.

EUR RASP устанавливает первый уровень приоритетов, которые затем дополняются на страновом уровне национальными планами обеспечения безопасности полетов в рамках государственных программ безопасности полетов. Он создает некую сеть для обеспечения взаимодействия, поэтому координация и тесное сотрудничество являются ключевыми элементами для поддержания его актуальности и эффективности.

Начиная с 2017 года региональное бюро ИКАО по региону EUR и EASA совместно проводят разработку регионального плана обеспечения безопасности полетов (RASP) на основе Европейского плана обеспечения безопасности полетов (EPAS), что позволяет всем государствам, входящим в регион EUR, участвовать в реализации этой задачи. Такая обратная связь способствует совершенствованию процесса управления рисками для безопасности полетов (SRM) для всего европейского региона.

Первое издание EUR RASP на период 2019–2023 гг.¹ вышло в свет 31 января 2019 года после его одобрения на совместном совещании координационных групп Европейской группы аэронавигационного планирования (EANPG) и Региональной группы по обеспечению безопасности полетов в регионе EUR (RASG-EUR) ИКАО. Второе издание EUR RASP, охватывающее период 2020–2022 гг., было принято в июне 2020 года.

EUR RASP ежегодно обновляется с учетом изменений в EPAS. С учетом нарушений работы авиационного сектора, вызванных пандемией COVID-19, и ее влиянием на всех участников авиационной деятельности основное внимание в EPAS 2021–2025 и EPAS 2022–2026 уделяется корректировке нормативных рамок в целях снижения дополнительных нагрузок для заинтересованных сторон и обеспечения безопасного возобновления деятельности. Это также означает, что каких-либо существенных изменений в стратегические приоритеты не вносилось, и поэтому цикл EPAS 2021 не рассматривается как принципиальное обновление EPAS. Соответственно, стратегические приоритеты в настоящем издании EUR RASP остаются неизменными.

С учетом последствий пандемии COVID-19 для участников авиационной деятельности ежегодного пересмотра EUR RASP в 2020 году не проводилось. Поэтому в документе EUR RASP 2022–2024, представляющему собой третье издание Регионального плана, учтены изменения, внесенные в EPAS 2021–2025 и в заключительной редакции EPAS 2022–2026.

¹ <https://www.icao.int/EURNAT/EUR%20and%20NAT%20Documents/EUR%20Documents/EUR%20RASP/EUR%20RASP%202019-2023.pdf>

При подготовке настоящего издания осуществлялась координация с Европейской региональной группой экспертов по безопасности полетов (RESG) ИКАО – одной из рабочих групп в структуре Европейской группы по планированию безопасности полетов (EASPG), в целях содействия разработке и реализации EUR RASP и включения инициатив и действий по повышению уровня безопасности полетов с учетом целей EASPG.

В настоящее время процесс подготовки EUR RASP включает процесс специализированных консультаций с государствами региона EUR, проводимых при содействии регионального бюро ИКАО. Государства EUR обращаются за предложениями к своим национальным отраслевым объединениям и представителям. Кроме того, отраслевые объединения, участвующие в работе RESG, связываются со своими членскими организациями в процессе консультаций, получают и систематизируют их предложения. Такой процесс консультаций, впервые использованный в цикле планирования 2021 года, получит дальнейшее развитие в ходе последующих циклов.

Начиная с 2022 года, за этапом планирования EUR RASP будет следовать стадия отчетности, в течение которой будет оцениваться прогресс в выполнении задач и, в более общем плане, в реализации SSP и NASP путем проведения специализированного обследования. Полученные таким образом данные и информация будут использоваться не только на последующих циклах планирования, но и в отчетах о выполнении EUR RASP и обзорах деятельности по обеспечению безопасности полетов, проводимых региональным бюро ИКАО.

1.2 Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)

EUR-RASP поддерживает цели и приоритеты ГПБП 2020–2022. Целью ГПБП является постоянное снижение уровня смертности и риска смертельных исходов путем направления реализации согласованной стратегии обеспечения безопасности полетов, а также разработки и реализации региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов. Безопасная авиационная система способствует экономическому развитию государств и их отраслевых структур.

Концепция ГПБП заключается в достижении и поддержании желаемой цели обеспечения безопасности полетов, заключающейся в том, чтобы с 2030 года в полетах коммерческой авиации не было смертельных случаев. Задача этого плана заключается в постоянном улучшении показателей безопасности полетов на международном уровне посредством обеспечения рамок сотрудничества для государств, регионов и отрасли. Для этого установлены следующие цели:

- Цель 1 – добиться постоянного снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов.
- Цель 2 призывает все государства укреплять свои возможности контроля за обеспечением безопасности полетов.
- Цель 3 также адресована отдельным государствам и призывает к внедрению эффективных ГосПБП.
- Цель 4 призывает государства расширять сотрудничество на региональном уровне в целях повышения безопасности полетов.
- Цель 5 направлена на расширение использования отраслевых программ.
- Цель 6 ориентирована на необходимость обеспечения доступности соответствующей инфраструктуры для поддержки безопасности полетов.

Для достижения целей ГПБП полномочным органам государства необходимо предоставлять достаточные ресурсы и квалифицированный технический персонал для эффективной реализации государственных инициатив по повышению безопасности полетов (SEI).

EUR RASP рассматривает конкретные цели ГПБП по повышению уровня безопасности полетов авиации. Основываясь на результатах проверок в рамках УППКБП, ИКАО выяснила, что неспособность государств эффективно контролировать авиационные операции остается глобальной проблемой безопасности полетов. Таким образом, цели ГПБП требуют от государств создания надежных и устойчивых систем контроля за обеспечением безопасности полетов, которые должны постепенно становиться более совершенными средствами управления безопасностью полетов. Эти цели приведены в соответствие со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО (SARPS) для осуществления ГосПБП государствами и систем управления безопасностью полетов (СУБП) поставщиками обслуживания; они рассматриваются в EUR RASP в разделе 5.1 "Управление безопасностью полетов".

Наряду с проблематикой системной безопасности полетов ГПБП рассматривает категории случаев высокого риска, которые считаются глобальными приоритетами безопасности полетов. Эти категории были определены на основе данных о фактических смертельных случаях в авиационных происшествиях, высокого риска смертельных исходов при авиационных происшествиях или числа авиационных происшествий и инцидентов.

Для издания ГПБП 2020–2022 гг. были определены следующие категории высокого риска:

- столкновение исправного воздушного судна с землей;
- потеря управления в полете;
- столкновение в воздухе;
- выезды за пределы ВПП;
- несанкционированный выезд на ВПП.

Ожидается, что эти категории высокого риска сохранятся в следующем издании ГПБП.

Соответственно, EUR RASP 2022–2024 продолжает рассматривать эти категории высокого риска, а также предлагает меры по смягчению последствий по основным проблемам безопасности полетов, определенным для этих категорий высокого риска.

Глобальные эксплуатационные приоритеты рассматриваются в следующих разделах: **5.3.1.1** "Сложное пространственное положение воздушного судна в полете (LOC-I)", **5.3.1.2** "Безопасность на ВПП", **5.3.1.3** "Конфликт в полете (столкновения в воздухе)" и **5.3.1.4** "Столкновение с землей".

1.3 Европейский план обеспечения безопасности полетов (EPAS)

Документ EUR RASP основан на опыте, накопленном EASA, ЕС и ЕКГА по разработке и внедрению EPAS. EPAS является ключевым компонентом системы управления безопасностью полетов (СУБП) на европейском уровне, которая описана в Европейской программе по безопасности полетов² (EASP). Такой региональный подход дополняет национальные программы, предлагая более эффективные средства выполнения государствами своих обязательств по управлению безопасностью полетов в авиационной системе ЕС.

Первоначально EPAS был создан для обеспечения будущего развития авиации при обеспечении высокого и единообразного уровня безопасности полетов для всех государств-членов. Такой подход позволяет государствам, Европейской комиссии и EASA предпринимать необходимые действия в нужное

² <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0670:FIN:EN:PDF>

время и на нужном уровне, чтобы обеспечить безопасное, надежное и экологичное с точки зрения окружающей среды внедрение новых бизнес-моделей и развертывание новых технологий.

EPAS представляет собой региональный план обеспечения безопасности полетов для государств – членов EASA, в котором определены стратегические приоритеты, стратегические механизмы реализации, основные риски, влияющие на европейскую авиационную систему, а также необходимые действия по снижению последствий этих рисков для дальнейшего повышения уровня безопасности полетов. С учетом резкого снижения объемов движения из-за кризиса, связанного с COVID-19, и новых рисков, связанных с его последствиями, EPAS 2022–2026 ставит цели достижения коллективными усилиями уровней безопасности полетов, достигнутых в период до пандемии, на этапе восстановления и их повышения после выхода из кризиса. EPAS охватывает пятилетний период и пересматривается и обновляется ежегодно.

В связи с определенной разницей в степени охвата EPAS и EUR RASP, а также с учетом правовых обязательств, вытекающих из EPAS для государств – членов EASA в соответствии с Регламентом (ЕС) 2018/1139 (глава II "Управление безопасностью полетов"), было принято решение сохранить оба документа, но обеспечить их соответствие, насколько это практически возможно, чтобы они не противоречили друг другу.

Стратегические приоритеты EPAS вытекают из авиационной стратегии ЕС. Основные риски для безопасности полетов и действия по их уменьшению, указанные в EPAS, определяются в рамках европейского процесса управления рисками для безопасности полетов. Этот документ определяет ряд процессов, направленных на выявление проблем в области безопасности полетов, причинные и сопутствующие факторы результатов различных авиационных происшествий, и меры по снижению рисков. Этот процесс предполагает анализ данных из различных источников и сотрудничество с партнерами в области обеспечения безопасности полетов в национальных авиационных полномочных органах и отраслевых структурах в рамках объединенных групп анализа (CAG) и сети аналитических организаций по безопасности полетов (NoA).

Проблемы обеспечения безопасности полетов подробно описываются и классифицируются по соответствующим категориям рисков для безопасности полетов. Результаты такой классификации рисков для безопасности полетов, в том числе связанных с COVID-19, опубликованы в томе III EPAS, где также детально описаны различные этапы в процессе EU SRM и установлены приоритеты в решении таких проблем.

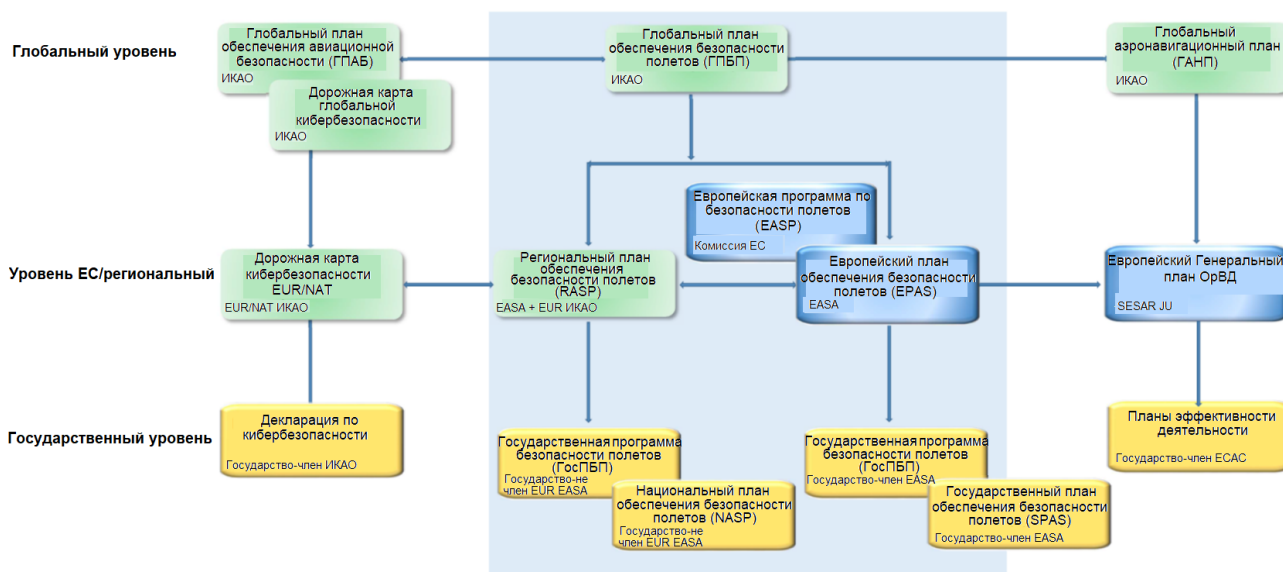


Рис. 1. Взаимосвязь между EUR-RASP и другими программами и планами

1.4 Эксплуатационный контекст

Регион EUR, являющийся крупнейшим регионом ИКАО, включает самые разные государства с заметными различиями в части авиационной промышленности, объемов перевозок и видов авиационной деятельности. Существующие на протяжении десятилетий разногласия, различные политические воззрения, усугубляемые последствиями пандемии, ставят проблемы в области обеспечения безопасности и эффективности полетов в регионе EUR.

Несмотря на то, что государства EASA в регионе подчиняются общей нормативной базе, охватывающей подавляющее большинство аспектов гражданской авиации, и регулярно контролируются на предмет единообразного применения законодательства Сообщества, в остальных государствах существуют различия в применяемых авиационных правилах, которые могут быть результатом различий в оперативности или средствах реализации SARPS ИКАО.

Все государства в регионе EUR прошли как минимум один аудит в рамках МНМ УППКБП. Согласно результатам проверок по линии МНМ УППКБП текущий средний уровень показателя эффективной реализации (EI) для государств в регионе EUR составляет 78,07%³. Результаты проверок по линии МНМ УППКБП также показывают, что в 60% государств региона EUR к 2022 году будет достигнут целевой уровень EI в 75%, установленный в издании 2020–2022 гг. Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП). Снижение минимального ожидаемого уровня возможностей в части авиационного движения зафиксировано в 80% государств EUR с контрольным уровнем безопасности полетов (SOI) выше 1 во всех трех функциональных категориях: "Производство полетов", "Аэронавигация" и "Функции обеспечения".

В государствах региона EUR по результатам МНМ УППКБП зафиксирован средний уровень реализации по основным вопросам протокола в отношении ГосПБП 80%, что рассматривается как

³ Показатели эффективной реализации (EI) для государств могут несколько измениться в результате выхода в свет издания PQ 2020 года. Влияние новых PQ на показатель EI государства может меняться, особенно для государств, в которых проверки по линии МНМ УППКБП пришлись на период миграции.

основная предпосылка для признания стабильной реализации Государственной программы обеспечения безопасности полетов в полном объеме. Более половины государств региона EUR уже разработали собственные национальные планы обеспечения безопасности полетов (NASP), рекомендованные ГПБП, в которых определяется стратегическое направление деятельности каждого государства по управлению безопасностью полетов в авиации на определенный период. NASP демонстрирует приверженность государств принципам реализации мер для повышения уровня безопасности полетов.

В регионе насчитывается 160 сертифицированных IOSA обладателей сертификата эксплуатанта. В настоящее время у 4 (четырёх) государств имеются эксплуатационные ограничения в отношении европейского воздушного пространства в соответствии с перечнем по безопасности полетов ЕС. В AN регионе EUR нет государств с серьезными проблемами в области безопасности полетов.

В 39 государствах (71%) региона EUR отсутствуют недостатки в области аэронавигации, рассматриваемые как влияющие на безопасность воздушной навигации, а в 13 государствах (24%) не имеется недостатков в области аэронавигации, зафиксированных в Аэронавигационном плане региона EUR.

В части внедрения навигации, основанной на характеристиках (PBN), процентная доля ВПП, оборудованных для заходов на посадку на основе PBN, составляет 64,12%, и лишь в 26,92% государств заходы на посадку на основе PBN выполняются на все оборудованные ВПП.

Глобальная пандемия COVID-19 создала беспрецедентные трудности для международного воздушного транспорта. Объем пассажирских перевозок уменьшился на 60%: в течение первого года пандемии COVID услугами воздушного транспорта пользовались всего 1,8 млрд пассажиров по сравнению с 4,5 млрд в 2019 году.

В этом контексте количество авиационных происшествий с воздушными судами с максимальной массой свыше 5700 кг, выполняющими регулярные коммерческие перевозки в одном из 55 государств региона EUR, в 2020 году уменьшилось по сравнению с 2019 годом: 9 таких происшествий имели место в 2020 году, включая 1 происшествие со смертельным исходом, в результате которого погибли 3 человека. В результате региональный коэффициент аварийности составил 2,00 происшествий на миллион вылетов, что на 32% меньше коэффициента за 2019 год, составившего 2,96 происшествий на миллион вылетов.

Видение ГПБП и EUR RASP предусматривает достижение и поддержание целей нулевого уровня авиационных происшествий со смертельным исходом при коммерческих операциях. Для снижения риска смертельных исходов необходимо рассмотреть пять категорий высокой степени риска (HRC): столкновение исправного воздушного судна с землей (CFIT), потеря управления в полете (LOC-I), выезд за пределы ВПП (RE), несанкционированный выезд на ВПП (RI) и столкновение в воздухе (MAC). Для государств региона EUR на долю HRC приходится 22% всех авиационных происшествий при выполнении регулярных коммерческих полетов воздушными судами с максимальной массой более 5700 кг. Это небольшое увеличение, однако сопоставимый показатель по сравнению с 2019 годом (17%).

После 2020 года, когда глобальная экономика столкнулась с самым серьезным кризисом со времен Великой депрессии в результате пандемии COVID-19, деятельность в 2021 году восстанавливается высокими темпами, и перспективы на последующие годы предполагают продолжение этой тенденции. Тем не менее, было бы преждевременным делать какие-либо серьезные выводы, учитывая фактор неопределенности в развитии некоторых угроз (связанных не только с пандемией, но и с изменениями климата, ростом уровня государственного долга и изменениями геополитического характера).

Пандемия также повлияла на рынок труда, условия занятости и другие социально-экономические факторы. В общемировой перспективе, согласно данным Международной организации труда, уровень безработицы вырос на 1,1% до 6,5% в 2020 году по сравнению с 5,4% в 2019 году, и медленный рост этого показателя ожидается до уровня 6,3% в 2021 году и 5,7% в 2022 году⁴.

Для дополнения этой общемировой картины необходимо учесть изменение процессов пандемии. Общепризнанным является тезис о том, что глобальную картину пандемии трудно нарисовать, так как, с одной стороны, нет какого-либо единого показателя, обобщающего пандемическую ситуацию, и с другой стороны, отсутствуют надежные прогнозы развития пандемической ситуации на ближайшее будущее в силу чрезвычайно высокого уровня сложности при моделировании развития пандемических процессов. Начало прививочных кампаний в конце 2020 года и постоянное повышение уровней вакцинации в 2021 году надежно свидетельствуют о возможности восстановления в краткосрочной перспективе.

Что касается мировой авиации, объем коммерческих пассажирских перевозок большими воздушными судами, на долю которых приходится основная часть авиационной деятельности, снизился до беспрецедентного уровня в 2020 году, но начал восстанавливаться в 2021 году. Закрытие границ в значительной степени способствовало такому уменьшению объема движения, причем в большей степени это касалось международных, а не на внутренних перевозок авиакомпаний. Если сохранятся нынешние позитивные тенденции восстановления от пандемии, в 2022 году объем внутренних перевозок, выраженный в количестве коммерческих пассажиров авиакомпаний, восстановится до уровня 2019 года. Объем международных перевозок восстановится только в 2024 году. Согласно новым прогнозам ЕВРОКОНТРОЛЯ на 2021–2027 гг. восстановление объема перевозок до уровня 2019 года ожидается к концу 2023⁵.

В течение 2020 года из-за ограничений на полеты между государствами, связанными с пандемией COVID-19, члены летных и кабинных экипажей, инструкторы и экзаменаторы не могли попасть в соответствующие учебные заведения для обучения, экзаменов, проверок, или прохождения ежегодных медицинских обследований. В тех случаях, когда такие поездки были возможны, во многих случаях из-за национальных мер, связанных с COVID-19, упомянутые заведения/объекты были закрыты, или их использование разрешалось только для подготовки в ограниченном объеме. В результате многие экипажи не смогли в полной мере пройти или выполнить требуемые проверки в рамках начальной подготовки, переподготовки и/или аттестации.

В связи с этим авиационные полномочные органы стран Европы в координации с ИКАО и EASA выпустили краткосрочные комплексные и стандартизированные освобождения, позволяющие упомянутым участникам авиационной деятельности продолжать выполнение своих функций при соблюдении определенных условий и мер, обеспечивающих поддержание допустимого уровня безопасности полетов. Кроме того, были приняты освобождения, направленные на снижение серьезности нарушений, которые имели бы место в противном случае из-за отсутствия достаточного количества членов летного и кабинного экипажей, призванных выполнять свои функции. Аналогичный подход был использован в отношении обладателей некоммерческих свидетельств. К концу 2020 года количество таких освобождений значительно сократилось, и они использовались только при наличии надлежащих обоснований и в ограниченных случаях.

⁴ https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_795453.pdf, Таблица 1.2 "Соотношение занятости и численности населения, уровень безработицы".

⁵ <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-update-2021-2027>

На более позитивной ноте, в 2020 и 2021 гг. больше внимания уделялось внедрению инновационных технологий, таких как технологии расширенной реальности (AR) и виртуальной реальности (VR), для использования при подготовке летных и кабинных экипажей, и в конечном итоге в 2021 году они были признаны пригодными для использования в качестве особых условий на FSTD при подготовке для получения свидетельств экипажей вертолетов.

В 2020 и 2021 гг. пандемия COVID-19 серьезно отразилась на объеме движения, связанных с ним поступлениях у поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) и других участников деятельности в этом секторе. Соответственно, уменьшился объем финансовых ресурсов у ПАНО, что не могло не отразиться на текущей и планируемой деятельности по поддержанию уровня и дальнейшему развитию системы ATM/ANS. С другой стороны, работа, проведенная во время кризиса COVID-19, позволила добиться более устойчивого и гибкого предоставления обслуживания и сделать систему ОрВД более эластичной и адаптируемой.

Уменьшение числа пассажирских рейсов и снижение объема движения при уменьшении количества воздушных судов, выполняющих полеты в Европе, продолжает отрицательно сказываться и на сфере деятельности аэродромов и операциях по наземному обслуживанию.

В дополнение к общим бюджетным потерям государств ситуация с COVID-19 привела к разрушению традиционных моделей, обеспечивающих устойчивое финансирование работы полномочных органов гражданской авиации. ИКАО сотрудничает с региональными и международными организациями в целях поиска альтернативных/инновационных решений, которые позволили бы обеспечить восстановление и возобновление эффективной деятельности государств по контролю за обеспечением безопасности полетов и расследованию авиационных происшествий.

Несмотря на некоторые позитивные тенденции, ясно, что восстановление после кризиса COVID-19 в связи с вызванными им финансовыми последствиями для участников авиационной деятельности потребует дополнительных и согласованных усилий всех заинтересованных сторон для сохранения нынешнего уровня безопасности полетов и реализации рассмотренных в ГПБП желательных целей в области безопасности полетов.

2. Разработка и структура EUR RASP

2.1 Как разрабатывается EUR RASP

Группа EASPG была учреждена Советом ИКАО⁶ и является основным органом для разработки EUR RASP, контроля его выполнения и получения замечаний от заинтересованных сторон при содействии регионального бюро ИКАО и EASA.

EASPG создала рабочую группу по рамках RESG (региональная группа экспертов по безопасности полетов), которой поручены разработка и консолидация EUR RASP. Рабочая группа RESG RASP по мере необходимости проводит регулярные совещания, причем периодичность таких совещаний и их сроки обсуждаются и согласовываются членами группы каждый год.

Проект EUR RASP подготавливается специальной рабочей группой в рамках RESG (региональная группа экспертов по безопасности полетов). Эта рабочая группа докладывает EUR RESG о проделанной работе и представляет окончательный проект EASPG для утверждения в конце каждого цикла планирования (обычно в декабре).

EUR RASP пересматривается и обновляется по мере необходимости на ежегодной основе параллельно с циклом планирования EPAS с учетом новых рисков и действий, прогресса в выполнении существующих действий, необходимости согласования обоих планов в части стратегических приоритетов, основных областей риска, проблем обеспечения безопасности полетов и соответствующих действий по их решению.

Процесс изменения состоит из четырех этапов, которые показаны на рисунке ниже:

1. Разработка первоначального проекта.
2. Консультации по первоначальному проекту.
3. Анализ замечаний, систематизация замечаний и подготовка заключительного проекта.
4. Утверждение заключительного проекта, окончательное редактирование и публикация.

Цикл разработки EUR RASP



⁶ EASPG была создана в 2019 году Советом ИКАО по рекомендации объединенного совещания EANPG/60 и RASG-EUR/07 в ноябре 2018 года, на котором было решено объединить их деятельность в рамках новой Европейской группы по планированию безопасности полетов (EASPG). Совещания EASPG открыты для участия всех государств в области аккредитации Европейского и Североатлантического (EUR/NAT) бюро ИКАО в регионе EUR.

В EUR RASP определены два типа пересмотров:

- Существенные пересмотры: они проводятся каждые три года для обеспечения согласованности стратегических целей и приоритетов с ГПБП, а также для обновления показателей безопасности и целевых значений региона EUR.
- Несущественные пересмотры: они проводятся каждый год для обновления информации об эксплуатационном контексте, оценки перечня действий, обновления информации об их статусе и сроках и определения того, какие новые действия, предлагаемые для выполняемого пересмотра EPAS, должны быть включены в документ.

На практике для всех несущественных пересмотров последняя версия EUR RASP используется в качестве отправной точки и для анализа недостатков, выполняемого с обновленным проектом EPAS, в частности, чтобы учесть любые новые действия в обновляемом EPAS, имеющие отношение к региону EUR. Для действий в EPAS, которые завершены и в связи с этим исключены из EPAS, будет проводиться оценка с целью определения их актуальности и пользы для государств – членов EUR.

На первом этапе при подготовке первоначального проекта группа экспертов собирает и анализирует данные и информацию из следующих источников:

1. ГПБП (любые новые SPI, новые пункты на дорожной карте) -> только для существенных пересмотров.
2. Результаты обзора выполнения EUR RASP и отчета о мониторинге EUR RASP.
3. Отчет об авиационных происшествиях и инцидентах в регионе EUR.
4. Отчет о контроле за обеспечением безопасности полетов в регионе EUR.
5. Предложения от государств/отраслевых структур.
6. Прочие события, которые необходимо отразить в плане.

Предложения от государств/отраслевых структур.

Каждое государство или отраслевое объединение в регионе EUR может предложить новое действие для EUR RASP. Такие предложения направляются в региональное бюро по специальной форме с изложением обоснования. Для того чтобы такие предложения были рассмотрены в течение текущего цикла планирования, их направляют не позднее 15 апреля каждого года. В зависимости от конкретного случая необходимо оценить предложения для включения в EPAS до того, как его оценивают для EUR RASP, с тем чтобы сохранить совместимость обоих планов. На основе полученной информации и дополнительных данных группа оценивает их приемлемость для включения в EUR RASP.

Приемлемость оценивается на основе следующих принципов:

- Предложение является актуальным для региона и не ограничивается несколькими государствами или организациями.
- Имеются обоснование и аргументация.
- Могут быть определены конкретные сроки и результаты.
- Можно четко определить ответственные стороны за выполнение действия.
- Предлагаемые действия не являются необъективными.

На втором этапе группа подготавливает первоначальную редакцию проекта EUR RASP на основе анализа всех полученных материалов и направляет его для консультации всем членам EASPG. Это делается параллельно с началом консультаций по EPAS. На период консультаций следует отводить не менее шести недель. Комментарии и замечания направляются в региональное бюро ИКАО для региона EUR/NAT.

На третьем этапе группа анализирует все полученные замечания и подготавливает соответствующие ответы. Комментарии и ответы заносятся в документ ответов на замечания (CRD). Все согласованные изменения будут включены в окончательный проект EUR RASP.

На всем протяжении процесса консультаций осуществляется координация с консультациями EPAS.

На заключительном этапе окончательный проект EUR RASP вместе с CRD представляется EASPG на утверждение. После утверждения региональное бюро ИКАО EUR/NAT размещает EUR RASP на своем веб-сайте, а заполненный документ CRD рассылается государствам региона EUR.

К каждому изданию EUR RASP подготавливается вспомогательный файл в формате Excel с указанием действий EUR RASP и соответствующих действий EPAS и краткого изложения основных элементов каждого действия.

2.2 Как структурирован EUR RASP

EUR RASP 2022–2024 состоит из двух отдельных томов, дополненных двумя добавлениями.

- Том I содержит введение, описание стратегии и показателей эффективности обеспечения безопасности полетов региона EUR. Он включает главы **1–4**.
- Том II содержит перечень подробных действий по обеспечению безопасности полетов EUR RASP. Он состоит из главы **5**, сгруппированной по эксплуатационным областям в 12 подразделах с **5.1** до **5.12**.
- Добавление А. Сокращения и определения, используемые в EUR RASP.
- Добавление В. Перечень назначенных участников EUR RASP.

Том I

Основные аспекты данного издания содержатся в краткой справке.

За ней следует вводная глава, в которой разъясняются цели регионального плана, а также его взаимосвязь с ГПБП и EPAS.

В главе **2** содержится дополнительное разъяснение процесса разработки EUR RASP и структуры документа, включая описание того, как действия EUR RASP представлены ниже в главе 5.

В главе **3** описываются стратегические приоритеты в области безопасности полетов, основанные на стратегическом плане EASA и данных о рисках для безопасности полетов по конкретным областям.

Глава **4** содержит показатели безопасности полетов и целевые значения, согласованные для региона EUR, а также информацию о том, как осуществляется мониторинг выполнения EUR RASP и как измеряются соответствующие показатели эффективности обеспечения безопасности полетов.

Том II

Глава 5 содержит все подробные действия по обеспечению безопасности EUR RASP, сгруппированные по областям (системным и эксплуатационным) и разбиты на подразделы **5.1–5.12**. Такая структура в целом соответствует структуре тома II EPAS, но различается по нумерации.

Каждый подраздел содержит следующую информацию:

- обоснование вопроса безопасности полетов (почему он определен как вопрос безопасности полетов);
- что должно быть достигнуто (цель);

- предполагаемая форма мониторинга улучшения ситуации в будущем;
- как предполагается достичь данной цели; здесь описываются различные действия, способствующие снижению выявленного риска в данной области.

Глава 5.1 посвящена **системным вопросам**. Эти вопросы затрагивают авиационную систему в целом. Они играют роль в определении причин авиационных происшествий и инцидентов, лежащих в их основе эксплуатационных проблем, решение которых окажет косвенное влияние на эксплуатационную ситуацию.

В **главе 5.2** рассматриваются все вопросы, связанные с **компетентностью персонала**, для всех областей авиационной деятельности.

В **главах с 5.3 по 5.11** рассматриваются **эксплуатационные вопросы, сгруппированные по авиационным областям**. Эти вопросы тесно связаны с событиями, о которых сообщается во время полета. Взаимосвязь между вопросами этого типа и конечными результатами или конечным состоянием может быть подтверждена данными.

В **главе 5.12** рассматриваются вопросы, связанные с **безопасной интеграцией новых технологий и концепций**. В этой области рассматриваются вопросы безопасности полетов, связанные с производством полетов или нормативными положениями, которые не реализуются в полной мере или данные по которым не всегда доступны.

Действия по безопасности полетов EUR RASP

В EUR RASP включены два типа действий⁷:

— **Задачи нормотворчества (RMT)**

RMT предназначены для создания нового или измененного нормативного материала, однако связанная с этим работа обычно не ограничивается разработкой нормативных материалов. В зависимости от масштаба и рассматриваемых вопросов проект нормотворчества может также включать мероприятия по поддержке реализации, включая организацию конференций, семинаров, выездных презентаций, составление перечня часто задаваемых вопросов (FAQ) и т. д.

RMT может также дополняться специальной задачей по популяризации вопросов безопасности полетов (SPT).

Для государств – членов EASA такие действия предпринимаются EASA. Для других государств EUR такие действия предпринимаются отдельными государствами или группами государств, образованными ИКАО в целях установления общих правил.

— **Задачи по популяризации вопросов безопасности полетов (SPT)**

SPT могут предприниматься государствами, отраслевыми структурами или другими заинтересованными сторонами и включать подготовку в области безопасности полетов, повышение информированности/обучение и распространение информации, относящейся к безопасности полетов, для дальнейшего вовлечения и взаимодействия с соответствующими заинтересованными сторонами в авиационной деятельности с целью оказания положительного влияния или изменения подходов отдельных сторон для достижения predeterminedных целей в области безопасности полетов. Сюда относятся популяризация тематики безопасности полетов,

⁷ Все действия EUR RASP имеют непосредственное отношение к государствам региона EUR, однако существующие трехбуквенные коды EPAS для типа действий (RMT, SPT) сохраняются, чтобы не утратить связь с соответствующими действиями EPAS. Тем не менее, действия SPT в EUR RASP могут также вытекать не из действий SPT в EPAS, но также из действий MST согласно EPAS.

нормотворчество и информированность, обмен информацией о безопасности полетов, приоритетах и действиях, а также другие задачи, призванные способствовать повышению осведомленности как отдельных лиц, так и организаций.

SPT могут также касаться системной безопасности полетов, включая, в частности, поддержание возможностей эффективного контроля, внедрение эффективных ГосПБП и соответствующее планирование действий по обеспечению безопасности полетов в государствах, а также вопросы эксплуатационной безопасности, определенные в процессе управления факторами риска для безопасности полетов, приоритеты в области безопасности полетов, определенные в ГПБП, в рамках процессов стандартизации EASA или УППКБП ИКАО.

SPT могут включать широкий спектр ожидаемых результатов, которые включают в себя руководства, видеоматериалы, тексты для использования на веб-сайтах и в печатных СМИ, социальных сетях и информационно-пропагандистской деятельности.

Региональное бюро может и в дальнейшем поддерживать выполнение конкретных SPT посредством тематических семинаров, целевых мероприятий по поддержке внедрения, учебных мероприятий и т. д. В ходе таких действий по поддержке внедрения выносятся на обсуждение и обсуждаются различные подходы к внедрению, трудности или передовая практика.

Все действия EUR RASP вместе с основными рисками, определенными в EUR RASP, как относящиеся к конкретному государству, должны учитываться при разработке и реализации национального плана обеспечения безопасности полетов (NASP).

Как представляются отдельные действия по обеспечению безопасности полетов

Информация по отдельным действиям отображается в соответствии с шаблоном, приведенным ниже.

Номер действия	Наименование действия
<i>(1) Краткое описание действия</i>	
Статус	<i>(2) Новое/текущее</i>
Ссылка(и)	<i>(3) Ссылки на другие планы (например, ГПБП, Генеральный план ОрВД) или другие важные документы</i>
Зависимости	<i>(4) Ссылки на следующие виды информации:</i> <ul style="list-style-type: none"> - ГПБП: цели 1–6 - EPAS: номер действия EPAS - Взаимозависимости действий EUR RASP
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>(5) Перечень затрагиваемых основных заинтересованных сторон с использованием таксономии и терминологии ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>(6) Сторона, ответственная за реализацию действия (регион, государство, отрасль и т. д.)</i>
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>(7) Краткое описание</i>	<i>(8) Год/квартал или "на постоянной основе"</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ	
<i>(9) Какие изменения были сделаны по сравнению с последним изданием EUR RASP</i>	
МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>(10) Краткое описание</i>	<i>(11) Номер SPI</i>

Каждому действию по безопасности полетов EUR RASP присваивается уникальный идентифицирующий номер и наименование.

Уникальная ссылка на действие вида **EUR.TTT.nnnn** содержит следующую информацию:

- EUR – действия, относящиеся к региону EUR.
- TTT – указывает тип действия "RMT" или "SPT" со ссылкой на соответствующий тип действия EPAS.
- nnnn – будет уникальным номером ссылки, присваиваемым в хронологическом порядке действий, добавляемых в EUR RASP.

Примечание 1. Для EUR RASP рассматриваются только действия категории "RMT", "SPT" и "MST". Соответствующие задачи государства-члена (MST) обычно включаются в качестве действий "EUR RASP SPT".

- nnnn будет уникальным номером ссылки, присваиваемым в хронологическом порядке действий, добавляемых в EUR RASP.

Примечание 2. Все существующие действия EUR RASP из издания EUR RASP 2019–2023 были соответствующим образом переидентифицированы.

Примечание 3. Для показа соотношения между действиями EUR RASP и соответствующими действиями EPAS будет вестись электронная таблица (в формате MS®Excel). Ее можно получить по запросу.

Ниже приводится более подробное описание отдельных элементов информации.

- (1) "Краткое описание действия": описывается вопрос, цель и обоснование.
- (2) "Статус": новое или текущее.
- (3) "Ссылка(и)": соответствующие действия в других планах (например, в Генеральном плане ОрВД, ГПБП) или других важных справочных документах, включая рекомендации по обеспечению безопасности (SR), в случае необходимости.
- (4) "Зависимости": могут содержать следующую информацию:
 - цель 1–6 ГПБП
 - номер действия EPAS
 - ссылка на соответствующие SEI ГПБП, другие соответствующие действия EUR RASP, соответствующие SEI IE-REST и их описание, *при необходимости*
 - *взаимозависимости между действиями EUR RASP.*
- (5) "Ответственные стороны": список основных затрагиваемых заинтересованных сторон согласно приложению В.
- (6) "Ответственная сторона" действия: например, государства/отраслевые структуры.
- (7) "Результат(ы)": например, "Действующая нормативно-правовая база", "Материал по популяризации вопросов безопасности полетов" и т. д.
- (8) "Сроки": год/квартал или постоянные действия.
- (9) "Изменения по сравнению с последней редакцией". В этом поле содержится информация об изменениях в действии EUR RASP по сравнению с последним изданием EUR RASP, включая разъяснения по новому шаблону действия и новой системе нумерации, введенной для этой редакции EUR RASP.

Возможные записи (может применяться один или несколько из следующих вариантов):

- *n/a*: для вновь вводимых действий в данной редакции EUR RASP. Поскольку они являются новыми, отсутствуют изменения по сравнению с предыдущей редакцией плана;
- *изменено название действия*: если было изменено наименование действия;

- *изменено описание действия: если было изменено описание действия;*
- *установлены новые (более поздние) сроки.*

(10) "Действия по мониторингу": при необходимости, краткое описание того, как будет контролироваться выполнение конкретного действия.

(11) "Сопутствующие SPI": при необходимости, соответствующие SPI EUR RASP (см. главу 4).

В главе 5 в каждом подразделе действия сгруппированы по темам и перечислены в порядке возрастания уникальных номеров действий EUR RASP.

2.3 Как контролируется выполнение EUR RASP

Выполнение EUR RASP контролируется с помощью двух механизмов:

- Мониторинг посредством конкретных SPI в соответствии с положениями **главы 4**, в которой представлены показатели безопасности полетов EUR RASP, отражающие стратегические приоритеты EUR RASP.
- Мониторинг выполнения действий EUR RASP, а также осуществления ГосПБП и NASP в общем плане.

Второй механизм предусматривает проведение ежегодных обзоров выполнения EUR RASP с целью регулярного сбора данных и информации о выполнении отдельными государствами EUR конкретных действий EUR RASP упорядоченным образом. При проведении таких ежегодных обзоров используются инструменты и процессы, установленные для представления данных в рамках уровня 3 Генерального плана ОрВД и сбора данных о выполнении программы "единого неба" на местном уровне (LSSIP). Механизм LSSIP использует хорошо зарекомендовавшие себя принципы, процессы, инструменты, которые адаптируются на постоянной основе при сохранении ежегодного цикла отчетности. Этот механизм уже используется для сбора данных о выполнении ГАНП на региональном уровне.

В ходе ежегодных обзоров основное внимание уделяется эффективному выполнению отдельных действий EUR RASP, рассчитанных на краткосрочный период – как правило, рассчитанных на первый и второй год нового отчетного периода. Может применяться более детальная приоритизация таких действий, которые считаются наиболее актуальными с точки зрения уменьшения различных ключевых рисков. Перечень действий, подлежащих рассмотрению в рамках ежегодных обзоров, представляется в EUR RESG для одобрения.

От государств – членов EASA не требуется представления данных о действиях EUR RASP RMT, основанных на эквивалентных действиях EPAS RMT, так как принятие первичного законодательства и подзаконных актов не относится к их компетенции. Соблюдение государствами – членами EASA постановлений ЕС контролируется в рамках установленных процессов (процесс стандартизации EASA). Тем не менее, все данные и информация, собираемые в ходе ежегодных обзоров, включаются в единый отчет о выполнении EUR RASP всеми государствами EUR, а отдельного отчета о выполнении EPAS не предусматривается.

Помимо мониторинга конкретных действий EUR RASP, ежегодные отчеты также используются для сбора информации о выполнении ГосПБП и NASP (SPAS) более общего характера, а также для представления государствами в EUR RESG информации об основных ключевых рисках и действиях, которые могут представлять интерес для всего региона EUR. Собранные данные и информация такого рода будут анализироваться EUR RESG, и новые проблемы в области безопасности полетов будут

рассматриваться в ходе очередного цикла планирования EUR RASP. Рекомендуется в рамках таких обзоров обмениваться информацией о рисках, действиях и передовой практике в области обеспечения безопасности полетов.

Первый официальный обзор выполнения EUR RASP будет начат в октябре 2022 года как составная часть установленного цикла отчетности по программе LSSIP.

3. Стратегические приоритеты

Приводимые ниже стратегические приоритеты основаны на задачах и приоритетах ГПБП в планировании безопасности полетов, а также на стратегических приоритетах EPAS. В издании EPAS 2022–2026 гг. включена новая основная область "Безопасное возобновление полетов", которая также включена в настоящую редакцию EUR RASP.

Помимо этих приоритетов, важнейшим элементом является военно-гражданское сотрудничество. Несмотря на то, что только индивидуальные государства могут улучшить военно-гражданское сотрудничество, в рамках регионального подхода в районах с сильно фрагментированным воздушным пространством и в случае конфликтной ситуации в воздушном пространстве некоторые средства и виды обслуживания могут в ограниченном объеме обеспечиваться региональным бюро ИКАО EUR/NAT в интересах безопасности полетов, регулярности и эффективности деятельности гражданской авиации при одновременном соблюдении требований, относящихся к военным полетам. Региональный подход может способствовать достижению общего понимания, обмену передовым опытом и мониторингу его практического применения.

3.1 Системная безопасность полетов

3.1.0 Обеспечение безопасного возобновления полетов

Начиная с второй половины марта 2020 года, в результате пандемии COVID-19 наблюдалось резкое уменьшение объема операций с серьезными нарушениями в деятельности авиационного сектора. В 2021 году начался процесс восстановления авиационной деятельности, однако было бы преждевременным делать далеко идущие выводы, учитывая неопределенность в эволюции различных угроз, связанных не только с пандемией, но и с изменениями климата, увеличением государственной задолженности и геополитическими переменами. Выход из этого кризиса без негативных последствий для достигнутых уровней обеспечения безопасности полетов предлагается в качестве нового стратегического приоритета EUR RASP среднесрочного характера, исходя из прогнозов, что для полного восстановления деятельности может потребоваться еще не менее трех лет.

В дополнение к специфическим эксплуатационным рискам, обусловленным кризисной ситуацией, в общем плане наблюдается снижение существующих показателей безопасности полетов на всех уровнях⁸. Это означает, что авиационная система в 2020 и 2021 гг. отличается от существовавшей ранее и что любые представления о возможных путях обеспечения безопасности полетов следует поменять.

Сегодня комплексная авиационная система претерпевает значительные изменения, начатые более года назад, и вполне вероятно, что после возвращения к нормальной деятельности эта система будет функционировать не так, как это было в 2019 году. Например, могут поменяться роли отдельных

⁸ См. <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/review-aviation-safety-issues-arising-covid-19-pandemic->

функционеров полномочных органов гражданской авиации и организаций (отраслевых), у других может поменяться опыт, а цепочки поставок могут быть полностью пересмотрены. Связи между организациями, являющимися составными элементами системы, будут разорваны и восстановлены в иной конфигурации. Это означает, что все профили рисков, картины рисков и оценки рисков, отражающие ситуацию до пандемии, потребуют коренного пересмотра.

Предлагаются новые действия EUR RASP, связанные с безопасным возобновлением полетов: **EUR.SPT.0097 Безопасное возобновление полетов "Безопасное увеличение объемов деятельности"**.

3.1.1 Повышение безопасности полетов посредством усовершенствования управления безопасностью полетов

Несмотря на то, что в последние годы налицо постоянное повышение уровня безопасности полетов во всех областях эксплуатации, имевшие место в последнее время авиационные происшествия и серьезные инциденты подчеркивают сложный характер безопасности полетов и важность учета аспектов человеческого и организационного факторов. Авиационные полномочные органы и организации должны прогнозировать новые возникающие угрозы и связанные с ними проблемы путем разработки принципов управления рисками для безопасности полетов (SRM). Реализации этих принципов будет способствовать внедрение СУБП на основе положений Приложения 19 ИКАО, что приведет к более эффективной отчетности о происшествиях, последующих действиях и более действенной защите информации о безопасности полетов. См. главу 5.1.

Важным элементом нейтрализации различных последствий пандемии для авиационной системы как на ведомственном, так и на организационном уровне является эффективное управление безопасностью полетов, включающее надежные политики и процессы управления факторами риска.

3.1.2 Человеческий фактор и возможности человека

Роль человека и организации в сложных технических системах остается ключевым элементом обеспечения более высоких показателей безопасности полетов. Человеческий фактор и возможности человека – это термины, которые иногда используются взаимозаменяемо. И человеческий фактор, и возможности человека касаются исследования возможностей, ограничений и склонностей людей, однако в различном контексте:

- Человеческий фактор (HF) – этот термин касается применения знаний о человеке, его способностях, характеристиках и ограничениях, а также проектирования оборудования, которое он использует, условий, в которых он функционирует, и выполняемой им работы⁹.
- Возможности человека (HP) – этот термин касается того, как человек выполняет свою работу. HP отражает вклад человека в функционирование системы¹⁰.

Особенности ситуаций, в которых оказывается человек, делают определенные виды поведения более вероятными. Целью человеческого и организационного факторов является изучение влияния на безопасность полетов организационной структуры, проектирования, эксплуатации, подготовки, аудита и работ по контролю.

Перечисленные ниже вопросы безопасности полетов являются приоритетными для более глубокого анализа. Эти вопросы являются вопросами системной безопасности, тогда как другие вопросы

⁹ "Общество изучения человеческого фактора и эргономики", 2008 г.

¹⁰ "Руководство ИКАО по возможностям человека для регулирующих органов", DOC 10151.

безопасности полетов, которые также включают элемент возможностей человека, могут рассматриваться в рамках оценки вопросов эксплуатационной безопасности.

- **Компетенция в области человеческого фактора для персонала регулирующих органов.** Без компетенций в области HF регулирующие органы (регуляторы) не могут адекватно контролировать реализацию HF в авиационной отрасли.
- **Разработка и использование процедур.** Совершенно необходимо, чтобы процедуры разрабатывались таким образом, чтобы их можно было использовать, но это становится все труднее по мере усложнения системы.
- **Знания, компетентность и ориентирование старшего руководства в области HF/HP.** Если старшее руководство не играет ведущей роли в реализации человеческого фактора, то корпоративная культура не проникает во всю организацию, что сказывается на безопасности полетов и эффективности эксплуатации.
- **Организационная и индивидуальная адаптивность.** Организационная и индивидуальная адаптивность являются ключевыми факторами успешного управления безопасностью полетов, однако объем нормативных материалов относительно того, как применять эту концепцию, незначителен.
- **Эффективность подготовки и компетентность.** Между предполагаемой и выполняемой работой может быть слишком большой разрыв, что приводит к неэффективной или отрицательной подготовке. Некоторые изменения в режимах подготовки могут усугубить данную проблему.
- **Утомление (качественный сон).** Утомление, включая аспект качественного сна, определяется как проблема безопасности полетов, несмотря на обширные исследования и регулирование в этой области.

Действия EUR RASP **EUR.RMT.0009** и **EUR.SPT.0090** касаются **компетентности в области человеческого фактора для персонала регулирующих органов.**

EASA определила дополнительные проблемы безопасности полетов, связанные с HF, как часть специального портфеля рисков, связанных с COVID-19. По итогам углубленного анализа этих проблем были разработаны действия краткосрочного характера по уменьшению рисков, не требующие включения в EPAS. Более системные вопросы или вопросы, сохранение которых ожидается на среднесрочную или долгосрочную перспективу, будут рассмотрены в рамках регулярного европейского цикла SRM.

Ниже описаны эти вызванные COVID-19 проблемы безопасности полетов, связанные с HF, и соответствующие действия по их решению.

— **SI-5002 Утомление авиационного персонала**

В результате увольнений и отпусков сокращается количество наличного персонала, поэтому остальным приходится работать дополнительное время. Подготовка и, в конечном итоге, возврат к нормальной работе (в новом формате) потребуют значительных дополнительных усилий по сравнению с фактической нормальной работой, в особенности от эксплуатантов и ведомств гражданской авиации (ВГА). Эти факторы могут способствовать повышению уровня утомления, что требует эффективных действий со стороны эксплуатантов и контроля ВГА. Эти конкретные аспекты безопасности полетов рассматриваются в следующих материалах:

- [Fatigue Management | EASA Community \(europa.eu\)](#)
- [Flight Time Limitation – guidelines for CAAs on temporary exemptions under Article 71\(1\) of Regulation \(EU\) 2018/1139 \(the Basic Regulation\) | EASA \(europa.eu\)](#)

— **SI-5003 Ухудшение навыков и знаний из-за недостатка практики в последнее время**

Уменьшение объема перевозок на 90 % означает, что большинство профессиональных авиационных работников не выполняют своих нормальных обязанностей, иногда занимаются работой, значительно отличающейся от обычной, а иногда вообще не работают или работают со значительно уменьшенной нагрузкой. Также не проводится тренажерная и теоретическая подготовка. Все эти факторы в совокупности ведут к снижению уровня навыков и знаний у авиационных работников, что создает риски для безопасности полетов.

По этой конкретной проблеме безопасности полетов имеется следующий материал:

- <https://www.easa.europa.eu/community/topics/skills-and-knowledge-degradation>

— **SI-5006/5007 Ухудшение благосостояния авиационных сотрудников во время закрытия предприятий**

Пандемия является значительным источником волнений, стресса и неопределенности почти для каждого. Усиливается беспокойство в связи с возможной безработицей у авиационных сотрудников и членов их семей. Во время закрытия предприятий, при работе в удаленном режиме и условиях изоляции от обычной поддержки может пострадать личное благополучие профессиональных сотрудников. Для работающего персонала это может означать отвлечение от выполнения задач или перерывы, увеличенная рабочая нагрузка, неисполнение указаний или требований. Независимо от того, работает ли персонал, находится в вынужденном отпуске или потерял работу, мы обязаны принимать меры для поддержания благосостояния авиационных профессионалов.

Сотрудники будут возвращаться к работе в состоянии более высокого, чем обычно, технологического стресса, что может привести к снижению возможностей персонала и повышению рисков для безопасности полетов. Организации и ведомства должны понимать это и разрабатывать стратегии снижения таких рисков.

Для этих двух проблем в области безопасности полетов EASA создала сайт, посвященный психофизическому состоянию, для оказания помощи авиационному персоналу во время пандемии и на последующий период:

- <https://www.easa.europa.eu/community/content/wellbeing>

Конкретную информацию о личном благосостоянии можно найти в разделе "Забота о себе":

- <https://www.easa.europa.eu/community/content/information-looking-after-yourself>

Еще один раздел сайта, посвященного психофизическому состоянию, содержит информацию по вопросу "Забота о других":

- <https://www.easa.europa.eu/community/content/managing-others>

Имеется также множество вспомогательных материалов в разделе "Как это отразится на вашей карьере":

- <https://www.easa.europa.eu/community/content/managing-impact-your-career>:

3.1.3 Компетентность персонала

По мере появления на рынке новых технологий и новых бизнес-моделей или эксплуатационных концепций при постоянно растущей сложности систем для авиационного персонала крайне важно иметь надлежащие компетенции и адаптировать методы подготовки для решения новых задач, например, в условиях COVID-19.

Важно признавать позитивный вклад, который авиационный персонал может вносить в восстановление работы сложной системы. "Справочник ИКАО для ВГА по вопросам управления рисками для безопасности полетов, связанными с COVID-19" (Дос 10144) рекомендует:

"Выявление областей взаимодействия и установление каналов связей позволяют получить доступ к экспертным оценкам, что крайне необходимо для анализа имеющейся информации в динамичной среде. Для надлежащего реагирования в кризисной ситуации может потребоваться принятие обоснованных решений с использованием методов управления рисками и постановка практических вопросов (например, "Какими подтверждающими данными мы располагаем?", "Каковы последствия использования альтернативных вариантов?", "Как может отразиться на развитии ситуации задержка с принятием решений?", "Каков допустимый уровень риска для конкретной ситуации?", "Какими ресурсами мы располагаем?")."

Не менее важным фактором является умение авиационного персонала использовать возможности для повышения уровня безопасности полетов, предоставляемые появлением новых технологий.

Меры по обеспечению безопасности полетов, связанные с авиационным персоналом, нацелены на внедрение основанной на компетенциях подготовки для получения всех свидетельств и квалификационных отметок, а также на обеспечение наличия соответствующего персонала в ВГА. Эти действия будут способствовать смягчению негативных последствий проблем в области безопасности полетов, которые играют роль в повышении уровня безопасности полетов во всех областях авиации. Подготовка и обучение считаются ключевыми механизмами реализации. См. главу 5.2.

ВГА должны надлежащим образом учитывать запросы на введение квалификационной системы подготовки и аттестации (СВТА) для всех категорий авиационного персонала, которого касается эта концепция: летный персонал, персонал технического обслуживания воздушных судов, персонал службы организации воздушного движения, сотрудники по обеспечению полетов/полетные диспетчеры, внешние пилоты и другой авиационный персонал. Необходимо принять поэтапный подход для постепенного достижения уровня подготовленности, требуемого для полной реализации. Действия по обеспечению безопасности полетов для введения новой концепции подготовки персонала могут первоначально быть рассчитаны на пилотов через обучающие организации и эксплуатантов.

Компетентность авиационного персонала также рассматривается как вопрос обеспечения безопасности полетов в контексте пандемии COVID-19. В условиях значительного уменьшения объемов воздушного движения большинство авиационных профессионалов не могут более выполнять свои обычные эксплуатационные обязанности на регулярной основе. Некоторые из них могут заниматься иной, значительно отличающейся от авиационной, работой, а некоторые вообще не работают. Удлиняются периоды низкой активности, затрагивающие большое количество авиационного персонала, по сравнению с периодами нетрудоспособности по болезни или отпусков. Пандемия также ограничивает возможности профессиональной подготовки в условиях серьезных ограничений доступа к центрам подготовки и FSTD.

Еще одной приоритетной областью является **знание языков**. Решение рассмотреть требования к знанию языков (LPR) для пилотов и диспетчеров воздушного движения впервые было принято на 32-й сессии Ассамблеи ИКАО в сентябре 1998 года в непосредственной связи с несколькими авиационными происшествиями со смертельным исходом, в результате одного из которых погибли 349 человек, а также в связи с предыдущими происшествиями со смертельным исходом, в отношении которых одним из способствующих факторов было признано недостаточное владение английским языком. Была поставлена цель повысить уровень знания языков в авиации всего мира и уменьшить вероятность нарушения связи из-за недостаточного уровня владения языком. В настоящее время требования LPR прошли этап внедрения (см. резолюцию А38-8 Ассамблеи) и вступили в этап полной реализации.

Несмотря на успехи в создании национальных систем LPR, до сих пор встречаются факты недостаточного внимания к этой проблеме, особенно в части выбора приемлемого и надлежащего проверочного инструментария, который отвечал бы требованиям LPR ИКАО, что может привести к возникновению рисков для безопасности полетов.

Ключевые действия в области **владения языком**:

- **EUR.RMT.0021** Требования ИКАО в отношении владения языками, используемыми в радиотелефонной связи (ILPR) – нормотворчество;
- **EUR.SPT.0022** Требования ИКАО к владению языками, используемыми для ведения радиотелефонной связи (ILPR) – популяризация вопросов безопасности полетов.

3.1.4 Влияние авиационной безопасности на безопасность полетов

Кибербезопасность

Мир авиации во все большей степени связан с цифровой связью, что дает определенные преимущества, но также сопряжено с огромным разнообразием новых задач, поскольку существует настоятельная необходимость защиты критически важных информационных и коммуникационных технологий и данных. Примером может служить воздушное судно нового поколения с системами, подключенными к наземному оборудованию в режиме реального времени, или технологии ОрВД, которые функционируют через беспроводные соединения между различными наземными центрами и воздушным судном. Цифровизация авиационных систем повышает уязвимость для кибератак, которые могут повлиять на всю систему и поставить под угрозу безопасность полета. Крайне необходимо выработать понимание и разработать средства для защиты систем, обеспечения кибербезопасности при проектировании, безопасности цепочки поставок, резервирования и технического обслуживания, а также подчеркнуть базовую потребность в регулярной связи и обмене информацией. Крайне важно, чтобы авиационная отрасль и органы власти нашли способ обмениваться знаниями и учиться на опыте друг друга, чтобы обеспечить киберзащиту авиационной системы в будущем, контроль кибератак и устойчивость бизнес-процессов. Кроме того, важно признать, что кибербезопасность является многодисциплинарной проблемой, которая затрагивает все области авиационного сектора – безопасность полетов, авиационную безопасность, аэронавигацию и т. д., которые должны взаимодействовать, чтобы государства и отрасль получили представление о секторе гражданской авиации как о секторе, устойчивом к кибератакам, в условиях продолжающихся инноваций и развития.

Зоны конфликта

После трагической катастрофы рейса МН17 Малазийских авиалиний и недавнего падения рейса 752 Международных авиалиний Украины достигнут широкий консенсус в вопросе о

необходимости обмена государствами имеющейся у них информацией о возможных рисках и угрозах в зонах конфликта. Принимаются многочисленные инициативы для информирования обладателей сертификата эксплуатанта о рисках на выполняемых ими международных рейсах.

Государства-члены, европейские институты и EASA создали систему оповещения с целью объединения имеющихся источников разведывательной информации и возможностей оценки рисков в зоне конфликта, с тем чтобы можно было своевременно публиковать информацию и рекомендации о рисках в зоне конфликта в интересах всех европейских государств, эксплуатантов и пассажиров. Такая система дополняет национальные механизмы инфраструктуры, если они существуют, дополняя, когда это возможно, общую картину рисков на европейском уровне и соответствующие рекомендации.

Цель системы оповещения состоит в том, чтобы объединить имеющиеся разведывательные источники и возможности оценки рисков в зоне конфликта, что позволит обеспечить своевременную публикацию информации и рекомендаций о рисках в зоне конфликта в интересах всех европейских государств, эксплуатантов и пассажиров. Такая система дополняет механизмы национальной инфраструктуры, если таковые существуют, общую картину рисков на европейском уровне и существующие рекомендации.

3.1.5 Гражданско-военная координация и сотрудничество

Глобальная эволюция системы ОрВД, реализуемая в рамках "Глобального аэронавигационного плана" (Doc 9750), требует сотрудничества на глобальном, региональном и национальном уровне между гражданскими и государственными авиационными органами для обеспечения интеграции авиационных потребностей государства и планирования эволюции ОрВД государственными авиационными органами. Воздушное пространство становится все более дефицитным и востребованным ресурсом, и поэтому государствам необходимо применять сбалансированный подход к управлению воздушным пространством. Это требует коммуникации, сотрудничества, координации в условиях доверия.

Оптимизация как гражданских, так и военных операций в конечном итоге принесет пользу государству. Признавая, что рост объемов гражданского воздушного движения и ориентированного на выполнение своих задач военного воздушного движения значительно выиграют от более гибкого использования воздушного пространства, рекомендуется, чтобы гражданские и военные эксперты совместно вырабатывали рекомендации и руководящие указания в отношении передовой практики гражданского/военного сотрудничества, в том числе на уровне государственного управления безопасностью полетов. Реализация принципа "настолько гражданский, насколько это возможно, и настолько военный, насколько это необходимо" направлена на повышение функциональной совместимости, улучшение характеристик и повышение эффективности выполнения военных задач для военных органов, обеспечивая при этом преимущество в плане характеристик для всей авиационной системы.

В Европе хорошим примером гражданско-военного сотрудничества в области ОрВД является реализация концепции гибкого использования воздушного пространства (FUA), которая в настоящее время развивается в более продвинутом направлении. Такой подход желателен и заслуживает высокой оценки, однако он учитывает только аспекты ОрВД. Для учета практически всех областей авиации может быть принят комплексный подход.

Летная годность

Военная авиация является прерогативой и обязанностью государств-членов, и было бы полезно продолжать использование и консолидацию усилий как гражданских, так и военных органов в развитии своего авиационного потенциала с использованием концепции эквивалентности характеристик.

Области информации о безопасности полетов и характеристик

Своевременное и точное представление информации по безопасности полетов на европейском уровне и за его пределами имеет решающее значение для проверки достижения глобальных целей в области безопасности полетов и контроля за осуществлением программных инициатив в области безопасности полетов, включая EPAS и EUR RASP.

Надежные каналы обмена данными о безопасности военных полетов, в первую очередь на военных аэродромах, открытых для общего пользования, и воздушных судов гражданского назначения, а также платформ двойного назначения (в основном для винтокрылов, но также и ВС с неподвижным крылом в операциях по перевозке или подготовке), обеспечат перспективы как глобального характера, так и специфические для отдельных областей, таких как винтокрылы, когда значительная часть парка управляется военными органами.

В дальнейшем инструменты, позволяющие проводить всестороннюю оценку характеристик безопасности полетов, в том числе государственных и военных воздушных судов, будут чрезвычайно полезными для всей авиационной системы и способствовать достижению целей обеспечения наивысшего общего уровня безопасности полетов и защиты окружающей среды для европейской авиационной системы.

Авиационная безопасность (включая кибербезопасность)

В военном сообществе существуют общее понимание и растущая обеспокоенность в вопросе о том, что система авиационной безопасности и, особенно, кибербезопасность могут представлять значительный риск для авиации, поскольку бортовые системы воздушных судов и европейская система ОрВД во многом зависят от повышения связности. Кроме того, эффективное снижение рисков, связанных с кибербезопасностью, является ключевым аспектом интеграции беспилотных авиационных систем (UAS) (или дронов)¹¹ в несегрегированном воздушном пространстве. Кроме того, тесное сотрудничество с военными участниками также играет важную роль в сценариях, требующих разработки и реализации мер противодействия UAS (C-UAS).

Стратегические ориентиры, принятые EASA при разработке своей дорожной карты кибербезопасности, и создание европейской стратегической координационной платформы (ESCP) открывают для военных органов возможность сотрудничества в сфере общих интересов в более широком контексте европейской авиационной системы.

Воздушное пространство, ANS, аэродромы, открытые для общего пользования

Для выполнения задач по обеспечению достаточной пропускной способности аэродрома гражданским и военным аэродромам необходимо будет добиться прогресса в создании единого воздушного пространства и глобальной согласованной системы аэронавигационного обслуживания

¹¹ "Беспилотные авиационные системы (UAS)" – это юридический и технический термин, используемый в базовых регламентах EASA, а также в делегированных и имплементационных актах, принимаемых на их основе. "Дроны" – это популярный термин, используемый теми, кто не имеет опыта в авиации. Оба термина используются в EPAS с тем же значением.

(ANS), в которой гражданско-военное сотрудничество является важнейшим элементом в процессе перехода.

Ключевым элементом успешного сотрудничества является установление атмосферы доверия и прозрачности, позволяющей в полной мере понять потребности и требования гражданских и военных аэродромов и служб, и со временем обеспечить создание интегрированной модели.

При региональном подходе в зонах с высоким уровнем фрагментации воздушного пространства и аэродромами, открытыми для общего пользования, отдельные средства и службы должны быть скомпонованы таким образом, чтобы обеспечивать безопасность полетов, регулярность и эффективность гражданской авиации, а также гарантировать соответствие требованиям к военным воздушным операциям, в частности, в рамках общего понимания ключевых принципов, обмена передовым опытом и мониторинга их реализации на практике.

3.2 Эксплуатационная безопасность

3.2.1 Рассмотрение рисков, связанных с безопасностью полетов самолетов, выполняющих коммерческие воздушные перевозки, и с операциями НСС (некоммерческие полеты на воздушных судах со сложным двигателем, являющихся частью деловой авиации)

Количество авиационных происшествий, связанных с выполняющими регулярные коммерческие перевозки воздушными судами с максимальной массой более 5700 кг и происходящих в одном из 55 государств региона EUR, в 2020 году уменьшилось по сравнению с 2019 годом: в 2020 году произошло девять таких происшествий, включая одно со смертельным исходом, в результате которого погибли три человека. За тот же период произошло уменьшение числа вылетов при регулярных коммерческих перевозках, в результате чего региональный коэффициент аварийности составил 2,00 авиационных происшествий на миллион вылетов, что на 32% ниже зафиксированного в 2019 году коэффициента 2,96 происшествий на миллион вылетов.

Данная эксплуатационная область является главным направлением деятельности по обеспечению безопасности полетов в регионе EUR.

В европейском процессе SRM определены следующие наиболее важные области риска для самолетов CAT и операций НСС.

— Сложное пространственное положение воздушного судна в полете (потеря управления)

Сложное пространственное положение или потеря управления в полете чаще всего приводит к авиационным происшествиям со смертельным исходом при полетах самолетов CAT. Сюда входят неконтролируемое столкновение с землей, а также случаи, когда воздушное судно отклонилось от заданной траектории полета или заданных параметров полета, независимо от того, осознал ли летный экипаж это отклонение и было ли возможно восстановление пространственного положения. Сюда также относятся случаи срабатывания предупреждения о сваливании и о защите от выхода за границы диапазона режимов полета. **См. раздел 5.3.1.1.**

— Выезды за пределы ВПП, несанкционированные выезды на ВПП и столкновения на ВПП

События, связанные с безопасностью операций на ВПП¹², остаются наиболее распространенными: 11 из 46 авиационных происшествий с воздушными судами с максимальной массой более 2250 кг, имевших место в регионе EUR в 2020 году, были связаны с безопасностью на ВПП, в результате которых погибли 3 человека из общего числа в 19 погибших.

Выезд за пределы ВПП включает имевшие место выезды за пределы ВПП как на высокой, так и на малой скорости, а также случаи, когда летный экипаж испытывал трудности с поддержанием путевого управления воздушным судном или торможением во время посадки, когда посадка происходила долго, быстро, не по осевой и была жесткой, либо если у воздушного судна возникли технические проблемы с шасси (без замка, не выпущено или разрушено) во время посадки. В 2020 году наиболее распространенным фактором риска, определенным в рамках европейской системы SRM, были задержка ротации при взлете из-за неверного определения центра тяжести, а также фактические выезды за пределы ВПП.

Под несанкционированным выездом на ВПП понимается ошибочное присутствие воздушного судна, транспортного средства или человека на действующей ВПП или в ее защитных зонах, что потенциально может привести к столкновению на ВПП как наиболее вероятному исходу авиационного происшествия. **См. раздел 5.3.1.2.**

— Столкновение в воздухе

Категория столкновения в воздухе включает все случаи фактического или потенциального столкновения в воздухе воздушных судов, когда оба воздушных судна находятся в полете, а также между воздушным судном и другим объектом в воздухе (исключая птиц и диких животных).

В 2020 году наибольший риск представляли случаи нарушения эшелонирования при выполнении ухода на второй круг в связи со сдвигом ветра, а также несколько случаев, связанных с рекомендациями бортовой системы предупреждения столкновений (БСПС) по разрешению угрозы столкновения. **См. раздел 5.3.1.3.**

3.2.2 Устранение рисков безопасности полетов при выполнении операций винтокрылов

В ноябре 2018 года EASA представила "**Дорожную карту безопасности полетов для винтокрылов**"¹³, имеющую целью значительное сокращение числа авиационных происшествий и инцидентов с винтокрылами и посвященную традиционным/обычным винтокрылам, в том числе общего назначения, число авиационных происшествий с которыми признано более высоким. В ней основное внимание уделяется вопросам безопасности полетов и многодисциплинарным проблемам, затрагивающим различные области, включая подготовку персонала, производство полетов, начальную летную годность и ее поддержание, окружающую среду и инновации.

Эксплуатанты вертолетов выполняют широкий спектр узкоспециализированных операций, которые важны для европейской экономики и граждан. Существует необходимость дальнейшего повышения эффективности нормативно-правовой базы с учетом технологических достижений.

С учетом этого в "**Дорожной карте безопасности полетов для винтокрылов**" определены три цели:

¹² К событиям, связанным с безопасностью операций на ВПП, относятся следующие категории авиационных происшествий по классификации ИКАО: нештатный контакт на ВПП (ARC), столкновение с птицами (BIRD), столкновение с землей (G-COL), выезд за пределы ВПП (RE), несанкционированный выезд на ВПП (RI), потеря управления на земле (LOC-G), столкновение с препятствием (препятствиями) при взлете и посадке (CTOL) и недолет/перелет (USOS).

¹³ <https://www.easa.europa.eu/download/Events/Rotorcraft%20Safety%20Roadmap%20-%20Final.pdf>

- повышение общей безопасности полетов винтокрылов на 50% в течение следующих 10 лет;
- внесение в течение следующих 5 лет позитивных и заметных изменений в тенденции обеспечения безопасности полетов винтокрылов;
- разработка основанных на характеристиках и пропорциональных решений, которые помогли бы поддерживать конкурентоспособность, лидерство и устойчивость европейской промышленности.

В 2020 году проведено рассмотрение действий с целью приоритизации тех из них, которые направлены на поддержку отрасли в условиях пандемии. Были отменены сферы внешних коммуникаций и мероприятий, с переносом основного фокуса на проект возобновления нормальной работы. Выполнение некоторых действий дорожной карты было задержано или отложено.

Основные вопросы в дорожной карте скомпонованы по следующим проектным направлениям:

- безопасность подготовки и учебные средства;
- данные о безопасности полетов;
- популяризация безопасности полетов;
- совершенствование проектирования вертолетов;
- обновление технических требований к сертификации;
- упрощение – снижение административной нагрузки на небольших эксплуатантов вертолетов;
- оценка новых концепций.

Более подробное описание этих направлений содержится в разделе 3.1.2.2 документа EPAS 2022–2026.

3.2.3 Пропорциональные и эффективные действия по устранению рисков для безопасности полетов в авиации общего назначения

В последние годы авиационные происшествия с самолетами пилотов-любителей, т. е. с некоммерческими малыми самолетами с МТОМ ниже 5700 кг, значительно увеличили количество погибших в Европе за год. Кроме того, число авиационных происшествий со смертельным исходом при полетах сверхлегких самолетов, планеров и аэростатов делает авиацию общего назначения одним из авиационных секторов с наибольшим ежегодным числом смертельных исходов.

Точно оценить динамику эволюции показателей безопасности полетов в авиации общего назначения трудно из-за отсутствия сводных данных о факторах уязвимости в этой области (например, накопленных летных часов), однако можно предположить, что необходимы дополнительные инициативы и усилия для снижения рисков, приводящих к этим смертельным исходам.

3.3 Безопасная интеграция новых технологий и концепций

Достижение и поддержание высокого единого уровня безопасности полетов гражданской авиации остается наивысшей целью. В будущем предполагается использовать более комплексный подход к внедрению новых технологий, инновационных решений и эксплуатационных концепций. В целях поддержания в будущем самых высоких стандартов безопасности полетов такой комплексный подход в контексте всей авиационной системы будет иметь важное значение.

Многие из технологий и инноваций, появляющихся в авиационной отрасли, обладают значительным потенциалом для дальнейшего повышения уровня безопасности полетов, например,

посредством улучшения сбора и анализа эксплуатационных данных, улучшения мониторинга состояния воздушных судов в целях их профилактического обслуживания, повышения доступности и качества метеорологической информации и т. д.

Цифровизация и автоматизация в авиационных системах происходят быстрыми темпами. В целом это приводит к значительному повышению уровня безопасности полетов, однако тенденция к развитию автоматизации требует особого внимания к взаимодействию между людьми и автоматизированным оборудованием с точки зрения безопасности полетов. В следующем поколении автоматизированного оборудования будет использован искусственный интеллект (AI). Эта область, уже не в сфере научной фантастики, вполне может стать следующим "переломным моментом" для авиации. В ближайшем будущем могут потребоваться новые действия EUR RASP, чтобы добиться максимально возможных преимуществ в области безопасности полетов при одновременном снижении любых угроз, связанных с внедрением таких новых технологий.

3.3.1 Искусственный интеллект (AI)

AI – а точнее, область машинного обучения (ML) AI, обладает огромным потенциалом для разработки приложений, которые были бы невозможны при методах разработки, которые использовались до сих пор. AI повлияет на большинство областей авиации не только с точки зрения продукции и услуг, обеспечиваемых отраслью, но и в связи с появлением новых бизнес-моделей, которые необходимо учитывать при сертификации, нормотворчестве и надзоре. В свою очередь, это не может не повлиять на компетентность персонала ВГА.

AI по существу является междисциплинарной областью и потребует скоординированного подхода к управлению рисками для обеспечения безопасности полетов в рамках всей авиационной системы.

3.3.2 Сертификация двигателей/воздушных судов

В 2016 году EASA и ФАУ создали специальную рабочую группу по сертификации двигателей/воздушных судов (EACWG) в целях упрощения общего процесса сертификации посредством усовершенствования операций сертификации интерфейса двигателя/воздушного судна и практики стандартизации. Целью EACWG является снижение ненужной нагрузки в процессе сертификации и более полный учет взаимозависимостей между программами сертификации воздушных судов и двигателей для воздушных судов транспортной категории с газотурбинными двигателями. Эта работа также приведет к более полному выявлению и устранению недостатков и дублирования при обновлении соответствующих сертификационных спецификаций (CS).

Эффективный и действенный процесс сертификации в сочетании с оптимизированными требованиями и стандартами сертификации будет обеспечивать очевидные преимущества в плане безопасности полетов.

EACWG выработала в общей сложности 29 рекомендаций в следующих областях:

- проведение программы сертификации;
- понимание и разработка нормативных требований;
- понимание того, насколько эффективным является процесс сертификации интерфейса двигателя/планера;

— устранение конкретных недостатков в правилах и политике.

Перечень рекомендаций включен в добавление D окончательного отчета, выпущенного EACWG в июне 2017 года¹⁴.

В сентябре 2018 года группа управления сертификацией (СМТ) по запросу EASA и ФАУ утвердила задание совета по отслеживанию проблем сертификации двигателей и воздушных судов (ЕАСТВ) под совместным руководством EASA и ФАУ, сформированного из представителей ведомств и отраслевых структур в области воздушных судов и двигателей. Рекомендации EACWG приоритизируются ЕАСТВ в целях их упорядоченной реализации.

ЕАСТВ также проводит работу по созданию надлежащего форума для решения потенциальных нормативных трудностей в области интерфейса двигателей/воздушных судов.

Три основных пункта работы СМТ:

- Рекомендация R-2.8. Выпуск документов по политике.
- Рекомендация R-4.6. Противопожарная защита.
- Рекомендация R-4.7. Система соединений систем электропроводки (EWIS).

Кроме того, еще три пункта были предложены ЕАСТВ:

- Рекомендация R-4.1. Испытания F&R (работоспособности и надежности).
- Рекомендация R-4.5. Блокировка систем защиты двигателя.
- Рекомендация R-4.4. Полеты увеличенной дальности самолетов с двумя двигателями (ETOPS).

ЕАСТВ будет координировать свои действия с органами сертификации силовых установок (САРР) и органами сертификации транспортных самолетов (САТА) при выполнении этих рекомендаций и их доработке.

3.3.3 Обеспечение безопасной эксплуатации UAS (дронов)

Необходимо создать надлежащую нормативную базу, которая обеспечит безопасную эксплуатацию UAS и интеграцию этих новых пользователей воздушного пространства в воздушное пространство EUR.

По мере развития технологий согласованные требования и ожидания в уже перенасыщенном воздушном пространстве помогут изготовителям учитывать при проектировании все возможные условия и облегчат выполнение требований эксплуатантами.

Кроме того, по мере увеличения количества операций UAS возникает необходимость создания систем организации движения беспилотных авиационных систем (UTM) (в Европе такая система названа "U-space (U-пространство)"). В последние годы наблюдается быстрое развитие U-space, и предполагается, что в ближайшее время оно будет проходить еще более быстрыми темпами.

В последние годы количество дронов в регионе EUR заметно увеличилось. Имеются также данные о возросшем количестве случаев сближения дронов с выполняющими полет пилотируемыми воздушными судами (самолетами и вертолетами), что подтверждает необходимость действий по снижению связанных с этим рисков.

¹⁴ https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EACWG_final_report_June_2017.pdf

Анализ событий в аэропорту Гатвик в декабре 2018 года наглядно продемонстрировал необходимость поддержки эксплуатантов аэродромов, эксплуатантов воздушных судов и поставщиков ОВД в части подготовленности к управлению движением в условиях присутствия несанкционированных дронов в районе аэродрома. Это предполагает, наряду с прочим, разработку руководящих указаний в отношении роли и обязанностей различных участников и различных мер противодействия использованию дронов – по предотвращению, наблюдению, обнаружению и прекращению движения несанкционированных дронов.

Чтобы избежать многообразия принимаемых на национальном уровне мер, EASA предложила взять на себя функцию европейского координатора выполнения плана действий, содержащего пять целей, и сотрудничать с заинтересованными сторонами, а именно государствами-членами (включая ВГА и правоохранительные ведомства), эксплуатантами аэродромов, эксплуатантами воздушных судов, ПАНО, ЕВРОКОНТРОЛем и ЕС. В результате был опубликован план действий EASA по противодействию UAS.

Этот план подлежит периодическому пересмотру и изменению. В последнее третье издание включены многочисленные изменения к плану действий против UAS с учетом проводимой работы по их реализации. План действий сформулирован с учетом пяти целей:

- Цель № 1. Информировать общественность о предотвращении и сокращении несанкционированного использования дронов в районе аэродромов.
- Цель № 2. Подготовить аэродромы к мерам снижения рисков, связанных с несанкционированным использованием дронов.
- Цель № 3. Поддержка оценки рисков, создаваемых полетами дронов, для пилотируемой авиации, путем сбора научных данных.
- Цель № 4. Обеспечение быстрого рассмотрения и реализации мер C-UAS в контексте глобальной безопасности полетов.
- Цель № 5. Обеспечение надлежащей отчетности о происшествиях.

Ключевые действия в области **UAS (дронов)**:

- **EUR.RMT.0083** Создание нормативно-правовой базы для производства полетов дронов.
- **EUR.SPT.0084** Популяризация в Европе аспектов безопасности полетов в отношении гражданских UAS (дронов).
- **EUR.SPT.0095** Меры противодействия возникновению инцидентов, создаваемых UAS, на аэродромах.

3.3.4 Новые эксплуатационные концепции и бизнес-модели

Некоторые новые бизнес-модели, например, учитывающие растущий спрос на полеты в городах (например, "воздушная мобильность в городе") или связанные с возросшим уровнем цифровизации в авиационной отрасли (виртуальная/дополненная реальность, цифровые двойники и т. д.), возможное внедрение более автономных транспортных средств и платформ, полеты с одним пилотом и полностью автономные грузовые воздушные суда, – все это усложняет процессы регулирования и контроля авиационной системы со стороны полномочных органов. До настоящего времени движение в воздушном пространстве над городскими районами ограничивалось исключительно специальными операциями, включая полицейские операции или операции вертолетных служб медицинской скорой

помощи (HEMS). Новые авиационные партнеры ищут новые бизнес-модели для увеличения объема услуг, предоставляемых гражданам, от доставки посылок по воздуху в городах до услуг аэротакси. Эти новые бизнес-модели и операции должны выполняться безопасно и надежно, чтобы поддерживать доверие граждан к авиатранспортной системе. Воздушные суда на электрической и гибридной тяге, вертикального взлета и посадки (VTOL).

Инновации в любой отрасли являются ключевым фактором, влияющим на ее конкурентоспособность, рост и потенциал занятости. Принимая во внимание этот стратегический приоритет и учитывая растущее число новых изготовителей воздушных судов и поставщиков обслуживания, работающих на воздушных судах с электрическими силовыми установками (и все больше электрических систем), становится очевидным, что у отрасли и правительств существуют очень хорошие перспективы, а также спрос на воздушные суда с гибридной и, в конечном итоге, полностью электрической силовой установкой. Использование электрических и гибридных систем тяги позволит значительно снизить воздействие авиации на окружающую среду. Тем не менее, для достижения этой цели необходимо учитывать полный жизненный цикл продукции, а также используемый энергетический баланс.

Для поощрения безопасной интеграции новых технологических достижений в более широкий сектор электрической авиации в целом будет повышена гибкость подходов для всех видов концепций, вариаций и типовых конструкций.

В целях содействия успешной реализации таких проектов необходимо решить ряд сложных вопросов нормативного характера, начиная с создания необходимых стандартов сертификации для адаптации правил эксплуатации и выдачи свидетельств, а также правил ATM/ANS и эксплуатации аэродромов.

3.3.5 Электрические и гибридные силовые установки, воздушные суда вертикального взлета и посадки (VTOL)

В сфере транспорта все чаще рассматривается возможность использования электрических и гибридных силовых установок, и авиация не является исключением. В области гражданской авиации электрические и гибридные двигатели появились на легких воздушных судах авиации общего назначения для отдыха и в нижнем разделе цепочки беспилотных авиационных систем. Последние технологические разработки (например, гибридная технология, топливные элементы, распределенная силовая установка и подъемная сила, решение проблемы воздушной мобильности в городах за счет использования воздушных судов VTOL с электрическими силовыми установками, самолеты с большим количеством двигателей и воздушных винтов (вентиляторов), высокие уровни напряжения) могут сделать электрификацию в авиации все более привлекательным и реалистичным вариантом, в связи с чем растет число проектов, разрабатываемых отраслью для потенциально огромного рынка. Большинство таких проектов пока касаются небольших воздушных судов и UAS, однако в некоторых из них прогнозируется, что региональные воздушные суда (около 40 кресел) смогут летать полностью на электрических ресурсах в период между 2030 и 2040 гг.¹⁵

Использование электрических и гибридных силовых установок может значительно снизить воздействие авиации на окружающую среду. Однако для обеспечения реализации этой задачи

¹⁵ Источник: "SAFRAN и электрическое будущее авиации", пресс-материалы, 2019, авиашоу в Париже. SAFRAN. https://www.safran-group.com/sites/group/files/dp_safran_bourget_2019_safran_and_aviations_electric_future_en.pdf

необходимо учитывать полный жизненный цикл продукции, а также используемый энергетический баланс. Помимо проблемы утилизации батарей, необходимо также рассмотреть вопрос об их безопасном хранении на земле.

В целях безопасной интеграции новых технологических достижений в более широкую отрасль электрической авиации в целом требуется гибкий подход в концепциях всех типов, их вариациях и типовых конструкциях.

Чтобы дать таким проектам возможность развиваться и обеспечить их безопасную интеграцию в авиационную систему, необходимо решить ряд сложных вопросов с точки зрения нормирования, учитывая, что большинство авиационных требований по-прежнему касаются использования углеводородного топлива и традиционных категорий силовых установок (поршневые, турбовинтовые, турбовентиляторные и турбовальные двигатели). Это касается не только требований к **конструкции воздушного судна** (в части опасностей, связанных с перевозкой высоковольтных систем на борту), но также **эксплуатационных требований, требований к выдаче свидетельств летному составу, технического обслуживания, аэронавигации и аэродромных требований**.

Основной целью должно быть применение и обеспечение определенного уровня безопасности электрических и гибридных двигателей, по крайней мере, эквивалентного уровню, достигнутому для *традиционных* двигателей внутреннего сгорания.

3.3.6 Обеспечение всепогодных полетов

Европейская отрасль должна иметь возможность в полной мере воспользоваться преимуществами для безопасности полетов и экономическими выгодами, обеспечиваемыми благодаря новым технологиям и эксплуатационному опыту. Такая возможность представляет собой общепризнанную функциональную совместимость, затрагивающую широкий спектр областей, включая основанные на характеристиках эксплуатационные минимумы аэродрома (PBAOM), соответствующее аэродромное оборудование для поддержки таких операций и схемы как для CAT, так и для авиации общего назначения/для отдыха.

Полеты воздушных судов всегда зависели от погоды. Конструкция современного воздушного судна и доступность наблюдений и прогнозов погоды способствуют созданию преимущественно очень безопасной летной обстановки, однако бывают случаи, когда суровые погодные явления определялись как один из факторов, способствующих причинно-следственной цепочке при авиационных происшествиях и инцидентах. Такие события по-прежнему вызывают озабоченность в авиационном сообществе, и полномочные органы по расследованию авиационных происшествий занимаются выработкой соответствующих SR.

Для дальнейшего улучшения качества метеорологической информации и повышения осведомленности предлагаются следующие девять рекомендаций:

- **Рекомендация № 1. Обучение и подготовка.** Требуется специализированное обучение и подготовка по опасным погодным явлениям, уменьшению их последствий и использованию бортового метеорологического радиолокатора.
- **Рекомендация № 2. Улучшенное предоставление данных о погоде.** Способствование улучшению качества предоставления информации о погоде во время полета.

- **Рекомендация № 3. Содействие обновлению информации о погоде в полете.** Содействие использованию самой последней доступной информации для обеспечения своевременной ситуационной осведомленности.
- **Рекомендация № 4. Общеевропейские прогнозы высокого разрешения.** Поддержка общеевропейских разработок, касающихся предоставления прогнозов высокого разрешения опасных для авиации явлений (например, CAT, обледенение, приземные ветры, кучево-дождевые облака (CB), условия погоды зимой).
- **Рекомендация № 5. Использование дополнительных источников данных о погоде "уровня 2" для авиационных целей.** Разработка необходимых положений для поддержки использования дополнительной метеорологической информации "уровня 2" пилотами.
- **Рекомендация № 6. Разработка и усовершенствование датчиков/решений для воздушных судов.** Содействие развитию внутренних возможностей воздушного судна для облегчения распознавания и, при необходимости, обхода зон опасных метеорологических условий.
- **Рекомендация № 7. Обеспечение связности для поддержки обновления метеорологической информации в полете.** Содействие реализации решений для обеспечения связи (линии связи "вверх" и "вниз") для поддержки распространения метеорологической информации среди пилотов.
- **Рекомендация № 8. Предоставление расширенной метеорологической информации.** Содействие предоставлению наблюдаемой и прогнозируемой метеорологической информации с высоким разрешением, особенно данных с высоким пространственным и временным разрешением, таких как изображение, полученное от спутниковых и наземных радиолокационных источников.
- **Рекомендация № 9. Бортовой метеорологический радиолокатор, установка оборудования последнего поколения.** Содействие установке бортовых метеорологических радиолокаторов последнего поколения с особым вниманием на наличие функции обнаружения сдвига ветра и турбулентности.

Показатели и цели безопасности полетов в регионе EUR

Для EUR RASP 2022–2024 определены следующие показатели эффективности обеспечения безопасности полетов в регионе EUR (EUR SPI), отражающие задачи и целевые показатели из проекта ГПБП 2023–2025.

Цель EUR RASP	ID EUR SPI	Текст EUR SPI
Цель 1 ГПБП. Добиться непрерывного снижения эксплуатационных рисков безопасности полетов		
1.1 Государствам EUR поддерживать тенденцию к снижению регионального коэффициента аварийности	EUR.SPI.1.1.01	Число авиационных происшествий в регионе EUR с воздушными судами с максимальной массой более 5700 кг, выполняющими регулярные коммерческие перевозки
	EUR.SPI.1.1.02	Число авиационных происшествий в регионе EUR на миллион вылетов (коэффициент аварийности) с воздушными судами с максимальной массой более 5700 кг, выполняющими регулярные коммерческие перевозки
	EUR.SPI.1.1.03	Число авиационных происшествий со смертельным исходом с воздушными судами с массой 5700 кг или более в регионе EUR
	EUR.SPI.1.1.04	Число авиационных происшествий со смертельным исходом с воздушными судами с максимальной массой более 5700 кг, выполняющими регулярные коммерческие перевозки, в регионе EUR на миллион вылетов (коэффициент аварийности со смертельным исходом)
	EUR.SPI.1.1.05	Число погибших в авиационных происшествиях с воздушными судами массой 5700 кг или более в регионе EUR
	EUR.SPI.1.1.06	Число погибших в авиационных происшествиях с воздушными судами с максимальной массой более 5700 кг, выполняющими регулярные коммерческие перевозки, в регионе EUR на число перевозимых пассажиров (коэффициент смертности)
	EUR.SPI.1.1.07	Процентная доля авиационных происшествий с воздушными судами с массой 2250 кг или более в регионе EUR, относящихся к категории высокой степени риска (HRC)
	EUR.SPI.1.1.08	Число авиационных происшествий с воздушными судами с массой 2250 кг или более, имевших место в регионе EUR
Цель 2 ГПБП. Всем государствам укрепить свои возможности контроля за обеспечением безопасности полетов		
2.1 Государства EUR должны улучшить показатель EI для критических элементов государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (с акцентом на приоритетные ВП) следующим образом: — к 2024 г. – 75% — к 2026 г. – 85% — к 2030 г. – 95%	EUR.SPI.2.1.01	Число государств EUR, обеспечивших улучшение показателя EI в установленные сроки
	EUR.SPI.2.1.02	Число государств EUR, полностью выполнивших положения приоритетных вопросов протокола (ВП) в отношении системы контроля за обеспечением безопасности полетов
	EUR.SPI.2.1.03	Процент требуемых планов корректирующих действий (CAP), представленных государствами EUR
	EUR.SPI.2.1.04	Процент выполненных CAP на государство EUR
	EUR.SPI.2.1.05	Число государств EUR, поддерживающих индекс контроля за обеспечением безопасности полетов на уровне более 1 во всех категориях

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024

Показатели и цели безопасности полетов в регионе EUR

Цель EUR RASP	ID EUR SPI	Текст EUR SPI
Цель 3 ГПБП. Реализовать эффективные государственные программы безопасности полетов (ГосПБП)		
3.1 К 2023 г. все государства EUR должны внедрить основы ГосПБП	EUR.SPI.3.1.01	Число государств EUR, которые внедрили ВП по основам ГосПБП
	EUR.SPI.3.1.02	Процент требуемых CAP, относящихся к ВП по основам ГосПБП, представленных государствами EUR (с использованием OLF)
	EUR.SPI.3.1.03	Процент требуемых CAP, относящихся к ВП по основам ГосПБП, выполненных в государствах EUR (с использованием OLF)
3.2 К 2024 г. все государства EUR должны опубликовать NASP	EUR.SPI.3.2.01	Число государств EUR, опубликовавших свои NASP
3.3 Все государства должны работать над созданием эффективной ГосПБП, как показано ниже: а) к 2025 г. – представить б) к 2028 г. – представить и внедрить	EUR.SPI.3.3.01	Число государств EUR, которые представили ГосПБП
	EUR.SPI.3.3.02	Число государств, которые представили и реализуют ГосПБП
	EUR.SPI.3.3.03	Число государств, которые требуют, чтобы поставщики соответствующего обслуживания, относящиеся к их юрисдикции, внедрили СУБП
Цель 4 ГПБП. Государства должны расширить сотрудничество на региональном уровне для повышения безопасности полетов		
4.1 К 2023 г. государства EUR, которые не ожидают достижения целей 2 и 3 ГПБП, должны обратиться за помощью в укреплении функции контроля за обеспечением безопасности полетов или содействием выполнению ГосПБП	EUR.SPI.4.1.01	Число государств, активно обращающихся за содействием, путем использования регионального механизма контроля за обеспечением безопасности полетов, услуг другого государства или другой признанной ИКАО организацией по контролю за обеспечением безопасности полетов
	EUR.SPI.4.1.02	Число государств EUR, представивших проект NASP в региональное бюро EUR/NAT ИКАО
	EUR.SPI.4.1.03	Число государств EUR, зарегистрированных в сетевом сообществе NASP
4.3 К 2025 г. все государства должны представить информацию об эксплуатационных рисках для безопасности полетов, включая установленные в ГосПБП показатели эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI), и возникающих проблемах в соответствующую региональную группу по обеспечению безопасности полетов (RASG)	EUR.SPI.4.3.01	Число государств EUR, зарегистрировавшихся на защищенном портале возникающих проблем и дополнительных категорий рисков для безопасности полетов
	EUR.SPI.4.3.02	Число государств EUR, которые сообщили SPI своих ГосПБП в EASPG
	EUR.SPI.4.3.03	Число отчетов, полученных через защищенный портал по возникающим проблемам и дополнительным категориям рисков для безопасности полетов и подтвержденных организациями EUR

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024

Показатели и цели безопасности полетов в регионе EUR

Цель EUR RASP	ID EUR SPI	Текст EUR SPI
Цель 5 ГПБП. Расширить использование отраслевых программ и сетевых инструментов обмена информацией о безопасности полетов поставщиками обслуживания		
5.1 Поддерживать более активную роль отраслевых структур EUR в работе сетевых механизмов обмена информацией о безопасности полетов, включая согласование SPI в рамках созданных систем управления безопасностью полетов (СУБП), оказание помощи государствам EUR и региону EUR в разработке национальных и региональных планов обеспечения безопасности полетов	EUR.SPI.5.1.01	Число поставщиков обслуживания в регионе EUR, использующих согласованные на глобальном уровне показатели для своих SPI
	EUR.SPI.5.1.02	Процентная доля поставщиков обслуживания в регионе EUR, принимающих участие в признанных ИКАО соответствующих отраслевых программах оценки
	EUR.SPI.5.1.05	Число государств региона EUR, создавших системы сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS) в целях содействия участию в работе сетевых механизмов обмена информацией о безопасности полетов
Цель 6 ГПБП. Обеспечить наличие соответствующей инфраструктуры для поддержки безопасности полетов		
6.1 К 2025 г. содействовать увеличению числа государств региона EUR, обладающих аэронавигационной и аэродромной инфраструктурой, которые соответствуют Стандартам ИКАО	EUR.SPI.6.1.01	Количество недостатков в области аэронавигации в государствах EUR согласно региональным аэронавигационным планам EUR
	EUR.SPI.6.1.03	Число государств EUR, выполнивших положения ВП, касающихся базовых составных элементов

Том II

Действия по обеспечению безопасности полетов

В данной главе сгруппированы все действия EUR RASP, распределенные по различным подглавам в соответствии с системной/эксплуатационной областью. Действия также группируются по ключевым областям риска в подглавах **5.3** "Производство полетов – самолеты" и **5.5** "Производство полетов – полеты воздушных судов авиации общего назначения/для отдыха".

5.1 Системная безопасность полетов

Эта область рассматривает общесистемные проблемы, которые затрагивают авиацию в целом. В большинстве сценариев эти проблемы связаны с человеческим фактором, ограничениями возможностей человека, компетентностью персонала, социально-экономическими факторами или недостатками в процессах и процедурах организации на ведомственном или отраслевом уровне.

Эта область также включает вопросы влияния факторов авиационной безопасности на безопасность полетов.

5.1.1 Управление безопасностью полетов

Управление безопасностью полетов является стратегическим приоритетом. Несмотря на, что в последние годы очевидно постоянное повышение уровня безопасности полетов во всех областях эксплуатации, недавние авиационные происшествия подчеркивают сложный характер тематики авиационной безопасности, важность выявления опасностей и уменьшения связанных с ними рисков и значение аспектов человеческого фактора/возможностей человека. Полномочным органам и авиационным организациям следует создать гибкие системы управления (безопасностью полетов) (СУБП), основанные на надежных принципах управления рисками для безопасности полетов (SRM) и предусматривающими, если это возможно, процессы мониторинга в области безопасности полетов краткосрочного характера. Необходимость таких действий во всех областях подчеркивается ситуацией с пандемией COVID-19.

Принципы СУБП будут упрочены внедрением СУБП на основе положений Приложения 19 ИКАО.

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Системная безопасность полетов

EUR.RMT.0001	Внедрение требований системы управления безопасностью полетов (СУБП) в действующее государственное законодательство
---------------------	--

Целью настоящего действия является обеспечение полного переноса в область практического применения положений об управлении безопасностью полетов Приложения 19 ИКАО и в поддержании их эффективного внедрения поставщиками обслуживания

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>цель 3 ГПБП EPAS RMT.0251</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>ВГА, обладатели свидетельств авиаэксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, пилоты, утвержденные организации по техническому обслуживанию, утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО, организации, ответственные за конструкцию типа воздушных судов, двигателей, воздушных винтов или агрегатов в соответствии с Приложением 8 ИКАО, эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО, поставщики услуг по организации воздушного движения/аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО и организации по подготовке диспетчеров воздушного движения в соответствии с Приложением 1 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>IV квартал 2022 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ
<i>Описание действия сформулировано с учетом полной реализации Приложения 19 ИКАО</i>

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Количество и тип уведомлений о различиях, представленных государствами в отношении Приложения 19 ИКАО</i>	<i>n/a</i>

EUR.RMT.0002	Внедрение требований и инструктивного материала по отчетности о происшествиях
---------------------	--

Разработка необходимых требований и инструктивного материала для поставщиков обслуживания и персонала ВГА по созданию и эффективному функционированию систем обязательной и добровольной отчетности в соответствии с главой 5 и добавлением 3 Приложения 19 с учетом примененного законодательства

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>регламент (ЕС) 376/2014¹⁶</i>
Зависимости	<i>цель 3 ГПБП</i>
	<i>EPAS RMT.0681</i>
	<i>IE-REST/TS/02 "Создание и внедрение в государствах и отрасли эффективных систем обязательной и добровольной отчетности о происшествиях в области безопасности полетов"</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>организации по подготовке диспетчеров воздушного движения в соответствии с Приложением 1 ИКАО, утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО, авиаэксплуатанты в соответствии с Приложением 6 ИКАО, пилоты, утвержденные организации по техническому обслуживанию, изготовители, поставщики обслуживания в области организации воздушного движения/аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО и эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>государства</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>IV квартал 2022 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ
<i>n/a</i>

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Количество и тип уведомлений о различиях, представленных государствами в отношении Приложения 19 ИКАО</i>	<i>n/a</i>

¹⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0376&from=FR>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Системная безопасность полетов

EUR.SPT.0004 Международное сотрудничество в области СУБП

Государствам необходимо содействовать общему пониманию принципов и требований управления безопасностью полетов и человеческого фактора в различных странах, делиться полученным опытом и поощрять прогресс и гармонизацию посредством активного участия в SMICG, EASPG и других группах и форумах по безопасности полетов.

Государствам следует поощрять распространение и внедрение материалов по повышению уровня безопасности полетов, разработанных международной группой по управлению безопасностью полетов (SMICG) и другими соответствующими форумами.

Последние материалы SMICG включают следующее:

- пересмотренные инструктивные указания по СУБП для небольших организаций: аспекты регулирования;
- концепции и характеристики эффективной СУБП (брошюра);
- пересмотренный инструктивный материал по интеграции СУБП: важные аспекты;
- пересмотренный механизм оценки ГосПБП (с учетом поправки 1 к Приложению 19 ИКАО).

Подготавливаемые материалы SMICG:

- эффективное наблюдение после внедрения СУБП;
- управление изменениями на уровне государств: аспекты;
- роль менеджера по безопасности полетов в СУБП, включая требования к компетентности и подготовке;
- надзор, основанный на характеристиках и оценке риска;
- обновленный сборник терминов по управлению безопасностью полетов;
- инструменты и указания по оценке компетентности инспекторов СУБП

Статус	текущее – постоянное
Ссылка(и)	ГПБП SEI-5 (отрасль) повышение соответствия отрасли применимым требованиям СУБП
Зависимости	цель 3 ГПБП
	цель 4 ГПБП
	EPAS SPT.0057 EPAS MST.002
Соответствующие заинтересованные стороны	все
Ответственные стороны	государства/отрасль

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
Материалы и кампании по популяризации безопасности полетов	постоянное

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Описание действия полностью пересмотрено. В это действие в полном объеме включено действие EUR.SPT.0006 (2020–2022)

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
n/a	n/a

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Системная безопасность полетов

EUR.SPT.0005	Внедрение государствами эффективных государственных программ безопасности полетов (ГосПБП)
---------------------	---

При внедрении и поддержке ГосПБП государства должны, в частности:

- обеспечить эффективное выполнение требований Приложения 19 и устранить недостатки в возможностях контроля (надзора) в качестве необходимого условия для эффективной реализации ГосПБП;
- обеспечивать эффективную координацию между государственными полномочными органами, играющими роль в управлении безопасностью полетов;
- обеспечить наличие у инспекторов необходимой компетенции для перехода к системе надзора, основанной на оценке рисков и характеристик;
- обеспечить наличие политики и принципов и порядка надзора на основе анализа риска и характеристик, включая описание процедур принятия и контроля ГосПБП на регулярной основе;
- установить принципы и порядок сбора, анализа, обмена и защиты данных о безопасности полетов;
- установить процесс определения показателей безопасности полетов на государственном уровне с учетом результатов и процессов;
- обеспечить наличие утвержденного документа ГосПБП и его распространение среди других государств;
- обеспечить регулярный пересмотр ГосПБП и регулярную оценку эффективности ГосПБП

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>Приложение 19 ИКАО ГПБП SEI-13 – начало внедрения ГосПБП на национальном уровне ГПБП SEI-14 – стратегическое распределение ресурсов для начала реализации ГосПБП ГПБП SEI-15 – стратегическое сотрудничество с основными заинтересованными сторонами в сфере авиации для начала реализации ГосПБП ГПБП SEI-16 – стратегическое сотрудничество с основными заинтересованными сторонами в сфере авиации для завершения реализации ГосПБП</i>
Зависимости	<i>цель 3 ГПБП EPAS MST.0001, EUR.RMT.0001, EUR.RMT.0003</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>все</i>
Ответственные стороны	<i>государства</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Полное внедрение ГосПБП, наличие документа ГосПБП</i>	<i>I квартал 2025 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Действие полностью пересмотрено. В это действие включено в полном объеме действие с прежним номером EUR.RMT.0003 (EUR RASP 2020–2022)

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>EUR.SPI.4.1.01</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Системная безопасность полетов

EUR.SPT.0007	Оценка СУБП
<p>Государствам необходимо использовать имеющиеся инструменты для поддержки надзора, основанного на анализе риска и характеристик. Государствам следует информировать разработчиков инструментальных средств о том, как они используются, с целью стандартизации и постоянного совершенствования инструментов оценки.</p> <p>Государствам следует на регулярной основе контролировать состояние соответствия требованиям СУБП в своей отрасли</p>	
Статус	<i>текущее – постоянное</i>
Ссылка(и)	<i>инструмент оценки СУБП, разработанный SMICG¹⁷ инструмент оценки системы управления, разработанный EASA¹⁸ ГПБП SEI-5 (отрасль) повышение уровня соответствия отрасли применимым требованиям СУБП</i>
Зависимости	<i>цель 3 ГПБП EPAS MST.0026</i>
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>все</i>
Ответственные стороны	<i>государства</i>
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Отчеты об оценке СУБП</i>	<i>на постоянной основе</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ	
<i>n/a</i>	
МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Комментарии по использованию инструментов SMICG и EASA</i>	<i>n/a</i>

¹⁷ https://www.skybrary.aero/index.php/SM_ICG_SMS_Evaluation_Tool

¹⁸ <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/management-system-assessment-tool>

EUR.SPT.0008

Разработка и поддержание государствами национального плана обеспечения безопасности полетов (NASP)

Государствам необходимо обеспечить поддержание и регулярный пересмотр NASP.

Государствам необходимо определить в NASP основные риски для безопасности полетов, затрагивающие систему обеспечения безопасности полетов их авиации, и принять необходимые меры для снижения этих рисков. При этом государствам следует учитывать общеевропейские зоны риска для безопасности полетов, определенные в документе EUR RASP для различных авиационных областей, как часть процесса СУБП и, при необходимости, определять подходящие меры по смягчению последствий в рамках своих NASP. Помимо этого, в NASP следует также указывать, как измерять их эффективность. Государствам следует обосновывать причину не предпринятия действий в определенных областях риска, указанных в EUR RASP.

Основные общеевропейские зоны риска определены в настоящее время в европейской СУБП следующим образом:

- для самолетов CAT и NCC: столкновение в воздухе, выезд за пределы ВПП, сложное пространственное положение воздушного судна в полете (см. главу 6);
- для полетов винтокрылов: сложное пространственное положение вертолета в полете, столкновение с препятствием, столкновение на земле и столкновение в воздухе (см. главу 7);
- для воздушных судов GA/NCO: сложное пространственное положение воздушного судна в полете, столкновение на земле, столкновение с препятствием в полете;
- для самолетов GA/планеров: сложное пространственное положение воздушного судна в полете, столкновение с землей, столкновение с препятствием в полете;
- для самолетов GA/аэростатов: столкновение с препятствием в полете, приземление аэростата, пожар и задымление (см. главу 8).

Кроме того, следует оценивать специфические риски для безопасности полетов, включаемые в портфель рисков для безопасности полетов в связи с COVID-19, и соответствующим образом обновлять картину рисков.

В NASP необходимо:

- описать, как разрабатывается и принимается план, включая сотрудничество с различными структурами в государстве, в отрасли и другими заинтересованными сторонами (участниками) (если это не описано в документе ГосПБП);
- включить цели по безопасности полетов, принципы, показатели и критерии (если они не включены в документ ГосПБП);
- отразить действия EUR RASP применительно к данному государству;
- определить основные риски для безопасности полетов на национальном уровне в дополнение к тем, которые указаны в EUR RASP.

Государствам следует обеспечить, чтобы их NASP был распространен соответствующим заинтересованным сторонам, и рекомендуется направить его другим государствам и ИКАО

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<p><i>ГПБП SEI-11 (государства) – стратегическое сотрудничество с основными участниками в сфере авиации для координированного повышения уровня безопасности полетов</i></p> <p><i>ГПБП SEI-17 (государства) – создание системы управления рисками для безопасности полетов на национальном уровне (этап 1)</i></p> <p><i>ГПБП SEI-18 (государства) – создание системы управления рисками для безопасности полетов на национальном уровне (этап 2)</i></p> <p><i>ГПБП SEI-19 (государства) – приобретение ресурсов для более активного использования возможностей моделирования рисков</i></p> <p><i>ГПБП SEI-20 (государства) – стратегическое сотрудничество с основными заинтересованными сторонами в области авиации для поддержки проактивного использования возможностей моделирования рисков</i></p> <p><i>ГПБП SEI-21 (государства) – совершенствование системы управления рисками для безопасности полетов на национальном уровне</i></p> <p><i>IE-REST SEI (государства) – снижение значимости факторов, способствующих риску CFIT, LOC-I, MAC, RE и RI</i></p>
Зависимости	<p><i>цель 3 ГПБП</i></p> <p><i>EPAS MST.0028</i></p>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
Действия по обеспечению безопасности полетов. Системная безопасность полетов

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>все</i>
Ответственные стороны	<i>государства</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Создание SPAS (государства – члены EASA)</i>	<i>IV квартал 2021 г.</i>
<i>Создание NASP (для государств EUR, не являющихся членами EASA)</i>	<i>IV квартал 2022 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Обновлен общеевропейский перечень рисков в основных ключевых областях. Обновлены результаты с учетом более жестких сроков для государств членов EASA.

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Количество государств, представивших свои NASP в бюро EUR ИКАО</i>	<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Системная безопасность полетов

EUR.SPT.0097 **Безопасное возобновление полетов "Безопасное увеличение объемов деятельности"**

Государствам следует осуществлять специализированную программу популяризации аспектов безопасности полетов с целью содействовать безопасному расширению объемов операций/возобновления полетов и поддерживать внедрение гибкой системы управления.

Государствам следует подготавливать материалы по популяризации аспектов безопасности полетов, посвященных наиболее серьезным рискам.

Государства могут использовать инструктивные указания/учебные материалы/передовую практику, которые будут разработаны EASA.

Статус	новое
Ссылка(и)	портфель рисков для безопасности полетов EASA COVID-19, опубликованный в апреле 2021 г. ¹⁹
Зависимости	EPAS SPT.0122 EPAS MST.0039

Соответствующие заинтересованные стороны	все
Ответственные стороны	государства

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
Кампания популяризации безопасности полетов	2022/2023

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

n/a

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
n/a	n/a

¹⁹ <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/review-aviation-safety-issues-arising-covid-19-pandemic-0>

5.1.2 Человеческий фактор и возможности человека

Человеческий фактор и различные влияния на возможности человека, а также годность по состоянию здоровья являются стратегическими приоритетами. По мере появления на рынке новых технологий и/или эксплуатационных концепций при постоянно растущей сложности систем очень важно правильно оценивать человеческий фактор и возможности человека с точки зрения как их ограничений, так и влияния на обеспечение безопасности полетов как часть внедрения управления безопасностью полетов.

Определенные в настоящее время действия по обеспечению безопасности полетов, связанные с авиационным персоналом, направлены на обновление требований к управлению рисками, связанными с утомлением (FRM), а также на содействие минимизации проблем безопасности полетов во всех областях, таких как личная готовность персонала, восприятие летного экипажа или оптимизация работы экипажа в кабине (CRM) и связь, которые играют роль в повышении безопасности полетов во всех авиационных областях.

EUR.RMT.0009	Внедрение системы компетенций в области HF и активизация подготовки по аспектам HF для всех категорий персонала регулирующего органа
---------------------	---

Обеспечить наличие у персонала регулирующего органа необходимых навыков, знаний и установок для решения вопросов, связанных с HF, и освещать принципы HF в нормативных документах, при надзоре, обеспечении соблюдения нормативных требований по обеспечению безопасности полетов.

Государствам следует:

- внедрить систему компетенций в области HF для персонала регулирующего органа;
- внедрить систему оценки компетентности персонала регулирующего органа до и после подготовки;
- разработать инструктивные указания по соответствующему уровню компетентности для инструкторов в области HF.

Это действие направлено на уменьшение рисков, возникающих в связи с недостаточным пониманием, регулированием и надзором в области человеческого фактора.

Региональное бюро ИКАО должно поддерживать внедрение системы компетенций в области HF, например, путем проведения специализированных практикумов.

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>Руководство ИКАО по возможностям человека (Дос 10151 ИКАО) Руководство ИКАО по управлению безопасностью полетов (Дос 9859 ИКАО)</i>
Зависимости	<i>цель 3 ГПБП EUR.RASP.0090</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>все</i>
Ответственные стороны	<i>государства/региональное бюро ИКАО</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Реализованная система компетенций</i>	<i>IV квартал 2023 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Уточнено описание действий, добавлены ссылки и зависимости

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

EUR.SPT.0090

Содействие общему пониманию, регулированию и надзору в области человеческого фактора

Данное действие включает определенную подготовку, которая будет проведена EASA при содействии Объединенной группы анализа человеческого фактора (HF CAG) посредством:

- разработки инструктивного материала и инструментария для оценки компетентности персонала регулирующих органов до и после подготовки;
- определения надлежащего уровня компетентности в области человеческого фактора для инструкторов по человеческому фактору;
- разработки информационного материала для направления государствам-членам в качестве инструктивных указаний и содействия выполнению его положений.

Такие инструктивные указания и инструментарий будут представляться компетентным полномочным органам для организации внедрения системы компетенций, планирования и проведения подготовки для соответствующего персонала регулирующих органов.

Кроме того, данное действие предусматривает расширение масштабов существующей системы компетенций в области человеческого фактора для инспекторов за счет включения всех категорий персонала регулирующих органов и снижения рисков, возникающих в связи с ненадлежащим пониманием, регулированием и надзором в области HF, и способствует эффективному внедрению СУБП в отрасли.

Государствам необходимо использовать систему компетенций в области человеческого фактора, которая будет разработана EASA при содействии HF CAG. Система компетенций будет подготовлена в 2022 г.

Статус

новое

Ссылка(и)

*Руководство ИКАО по возможностям человека
Руководство ИКАО по управлению безопасностью полетов*

Зависимости

*EPAS SPT.0115
EPAS MST.0037*

Соответствующие

ВГА и их персонал

заинтересованные стороны

Ответственные стороны

EASA/HF CAG

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)

Сроки

Инструктивный материал и инструментарий по системе компетенций в области человеческого фактора

2022/2023

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

n/a

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу

Сопутствующие SPI

n/a

n/a

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Системная безопасность полетов

EUR.RMT.0010	Разработка правил нормирования полетного времени (FTL) для полетов CAT служб экстренной медицинской помощи (EMS) на самолетах и вертолетах
---------------------	---

Установить согласованные и отвечающие современным требованиям правила для EMS.

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0492</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>пилоты и эксплуатанты воздушных судов – CAT – самолеты в соответствии с частью I Приложения 6 ИКАО, выполняющие полеты для обеспечения экстренной медицинской помощи (EMS)</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>I квартал 2024 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ
<i>n/a</i>

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Системная безопасность полетов

EUR.RMT.0011	Обновление и согласование правил нормирования полетного времени (FTL) для CAT на самолете для полетов аэротакси и полетов с одним пилотом с учетом опыта эксплуатации и последних научных данных
---------------------	---

Разработать согласованные и соответствующие последним достижениям правила для полетов аэротакси и полетов с одним пилотом.

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0493</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>эксплуатанты воздушных судов – CAT – самолеты в соответствии с частью I Приложения 6 ИКАО, пилоты</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>I квартал 2024 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ
<i>n/a</i>

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Системная безопасность полетов

EUR.RMT.0012	Правила нормирования полетного времени (FTL) для коммерческих полетов вертолетов
<i>Разработать согласованные и отвечающие современным требованиям правила для коммерческих авиаперевозок (CAT) и специализированных коммерческих полетов (SPO "Авиационные спецработы").</i>	
Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0494</i>
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>эксплуатанты воздушных судов – CAT – вертолеты в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО, эксплуатанты воздушных судов – авиационные спецработы в соответствии с Приложением 6 ИКАО "Вертолеты", эксплуатанты воздушных судов – международная рекреационная авиация – некоммерческие полеты, эксплуатанты крупных или турбореактивных вертолетов в соответствии с положениями части II Приложения 6 ИКАО, пилоты</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>IV квартал 2024 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ	
<i>Обновлены название действия, описание и сроки с учетом изменений, внесенных в EPAS 2022–2026</i>	
МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
Действия по обеспечению безопасности полетов. Системная безопасность полетов

EUR.RMT.0013	Правила нормирования полетного времени (FTL) для коммерческих полетов самолетов, не относящихся к CAT
---------------------	--

Установить согласованные и отвечающие современным требованиям правила нормирования полетного времени для коммерческих полетов самолетов, не относящихся к CAT

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0495</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>пилоты и эксплуатанты коммерческих самолетов, не относящихся к CAT</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>2025</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ	
<i>Уточнены сроки с учетом изменений, внесенных в EPAS 2022–2026</i>	

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Системная безопасность полетов

EUR.RMT.0014	Внедрение профилактических мероприятий в области годности летного экипажа по состоянию здоровья
---------------------	--

Государствам необходимо внедрить следующие профилактические меры:

- (1) проведение психологической оценки летного экипажа перед началом коммерческих линейных полетов;
- (2) поддержка, содействие и обеспечение доступа к программам поддержки летного экипажа;
- (3) проведение систематического тестирования на наркотики и алкоголь (D&A) членов летного и кабинного экипажей при приеме на работу.

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>регламент (ЕС) 2018/1042 от 23/07/2018 решение ED 2019/002/R EASA от 28/01/2019</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0700 (завершено)</i>
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>ВГА, члены врачебно-медицинских комиссий в соответствии с Приложением 1 ИКАО, центры авиационной медицины в соответствии с Приложением 1 ИКАО, пилоты</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база и инструктивный материал</i>	<i>IV квартал 2022 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ
<i>n/a</i>

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Системная безопасность полетов

EUR.SPT.0091 **Выздные мероприятия/серия практикумов, посвященных управлению рисками, связанными с утомлением (CAT)**

Региональное бюро ИКАО изыщет возможность разработки программы интернет-семинаров/практикумов по вопросам управления рисками, связанными с утомлением (FRM), и публикации материалов интернет-семинаров на TV ИКАО.

ИАТА поддержит организацию таких интернет-семинаров и практикумов.

Следует иметь в виду, что в марте 2021 г. был организован интернет-семинар по вопросам управления рисками, связанными с утомлением, при грузовых и нерегулярных перевозках:

<https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/events/1st-webinar-fatigue-risk-management-cargo-and-demand-operations>

Статус *новое*

Ссылка(и)

Зависимости EPAS SPT.0116

Соответствующие заинтересованные стороны инспекторы ВГА по вопросам FTL/FRM, персонал эксплуатантов по составлению расписаний/FRM и члены летного экипажа

Ответственные стороны региональное бюро ИКАО, отрасль (ИАТА)

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
Интернет-семинары по вопросам FRM	2022/2023

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

n/a

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
n/a	n/a

n/a

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Системная безопасность полетов

EUR.SPT.0092 **Кампания по повышению безопасности полетов путем уменьшения утомляемости летного экипажа**

Разработать и внедрить кампанию по повышению безопасности полетов с использованием практических указаний, информационных материалов и электронных средств, разработанных EASA по вопросу утомления летного экипажа.

В их число войдут письменные и видеоматериалы с пояснительным текстом, примеры, FAQ и рекомендации.

К настоящему времени EASA подготовило следующие материалы:

- IFTSS (схема определения индивидуального полетного времени) – оценочная форма в 2018 г.;
- контрольная карта инспектора FTL/FRM (части 1 и 2) в 2019 г.;
- практические указания по FTL/FRM, сборник 1 в 2019 г.

<https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/effectiveness-flight-time-limitation-ftl-report>

EASA подготовит следующие материалы:

- контрольная карта инспектора FTL/FRM (часть 3) в 2021 г.;
- практические указания по FTL/FRM, сборник 2 в 2021 г.;
- форма оценки IFTSS – обновленная версия в 2022 г.

Статус *новое*

Ссылка(и)

Зависимости EPAS SPT.0118

Соответствующие заинтересованные стороны инспекторы ВГА в области FTL/FRM и операторы системы FRM/персонал по составлению расписаний и летные экипажи

Ответственные стороны государства

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
Кампания повышения безопасности полетов, связанная с утомлением летного экипажа	2022–2024

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПРЕДЫДУЩЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

n/a

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
n/a	n/a

n/a

5.1.3 Слежение за воздушными судами, спасательные операции и расследование авиационных происшествий

Полномочные органы по расследованию в области безопасности полетов часто поднимают вопрос об отсутствии данных для проведения расследования авиационных происшествий с легкими воздушными судами. Это также связано с тем, что на легких воздушных судах не обязательна установка бортовых самописцев. Что касается крупных воздушных судов, то появление новых технологий, а также результаты исследований в области безопасности полетов подчеркивают необходимость обновления спецификаций по установке бортовых самописцев.

Действия по обеспечению безопасности полетов в этой области направлены на улучшение способов определения местоположения воздушного судна, терпящего бедствие, повышение доступности и качества данных, фиксируемых бортовыми самописцами, оценку потребности в выполнении записи в полете для легких воздушных судов и обоснование необходимости ведения записи переговоров по линии передачи данных для крупных воздушных судов, находящихся в эксплуатации.

EUR.RMT.0015	Изменение требований к бортовым самописцам и устройствам для обнаружения самописца под водой
---------------------	---

Внести изменения в применяемые правила для соответствия последним требованиям ИКАО в отношении бортовых самописцев и устройств для обнаружения самописца под водой

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>регламент (ЕС) 2015/2338 от 11/12/2015</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0400 (завершено)</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>обладатели сертификата эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО и организации, ответственные за конструкцию типа воздушного судна, двигателей, воздушных винтов или агрегатов в соответствии с Приложением 8 ИКАО</i>
---	--

Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>
------------------------------	-------------------------

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Измененная нормативно-правовая база</i>	<i>IV квартал 2022 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Продлены сроки представления электронной версии

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Количество и тип уведомлений о различиях, представленных государствами в отношении Приложения ИКАО</i>	<i>n/a</i>

5.1.4 Влияние авиационной безопасности на безопасность полетов

Действия по обеспечению безопасности полетов в этой области направлены на снижение рисков для безопасности полетов, связанных с авиационной безопасностью.

Действия по обеспечению безопасности полетов в этой области также включают снижение рисков, связанных с пролетами над зонами вооруженных конфликтов.

Управление воздействием факторов авиационной безопасности на безопасность полетов является стратегическим приоритетом.

EUR.RMT.0016	Риски кибербезопасности
---------------------	--------------------------------

Создать нормативно-правовую систему, эффективно способствующую защите авиационной системы от кибератак и их последствий. Для достижения этой цели предлагается ввести правило, охватывающее все области авиации (проектирование, изготовление, техническое обслуживание, производство полетов, летный экипаж, ATM/ANS, ADR), которые включают требования высокого уровня, основанные на характеристиках, по мере необходимости дополняемые приемлемыми методами установления соответствия (AMC), инструктивным материалом и отраслевыми стандартами.

Статус	<i>текущее</i>
---------------	----------------

Ссылка(и)	<i>n/a</i>
------------------	------------

Зависимости	<i>цель 3 ГПБП EPAS RMT.0720 – мнение EASA от 03/2021, опубликованное 11/06/2021</i>
--------------------	--

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>ВГА, утвержденные организации по подготовке специалистов по техническому обслуживанию в соответствии с Приложением 1 ИКАО, организации по подготовке диспетчеров воздушного движения в соответствии с Приложением 1 ИКАО, утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО, обладатели сертификатов авиаэксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО (CAT), организации, ответственные за типовую конструкцию воздушных судов, двигателей, воздушных винтов или агрегатов в соответствии с Приложением 8 ИКАО, утвержденные организации по техническому обслуживанию, поставщики услуг организации воздушного движения/аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО и эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с Приложением 14 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>IV квартал 2022 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Добавлена ссылка на мнение EASA

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Системная безопасность полетов

EUR.SPT.0017 Стратегия обеспечения кибербезопасности в авиации

Граждане, летающие самолетами, все чаще подвергаются угрозам кибербезопасности. У воздушных судов нового поколения бортовые системы связаны с землей в режиме реального времени. Технологии управления воздушным движением требуют подключения к интернету и беспроводной связи между различными наземными центрами и воздушным судном. Увеличение числа сетевых подключений увеличивает уязвимость всей системы.

Для решения этих проблем будет разработана стратегия по обеспечению кибербезопасности в авиации. Эта стратегия будет включать, наряду с прочим, действия в следующих областях:

- распространение информации;
- исследования и изучение;
- расследование происшествий и реагирование на них;
- развитие знаний и компетенций;
- международное сотрудничество и согласование;
- регуляторная деятельность и разработка отраслевых стандартов

Статус	текущее
Ссылка(и)	https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/cyber-security/main-easa-activities#group-easa-downloads
Зависимости	цель 3 ГПБП EPAS SPT.071 (завершено) ГПАБ

Соответствующие заинтересованные стороны	все
Ответственные стороны	государства

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
Принятие стратегии обеспечения кибербезопасности в авиации	IV квартал 2023 г.

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
n/a	n/a

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Системная безопасность полетов

EUR.SPT.0018	Распространение информации о зонах конфликтов	
<i>Определить дальнейшие действия на уровне EUR с целью предоставления общей информации о рисках, возникающих в зонах конфликта</i>		
Статус	<i>текущее – постоянное действие</i>	
Ссылка(и)	<i>n/a</i>	
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS SPT.0078</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>все</i>	
Ответственные стороны	<i>региональное бюро ИКАО/государства</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	Сроки	
<i>Информирование государств</i>	<i>постоянно</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>n/a</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI	
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	

5.1.5 Возможности надзора

Действия по обеспечению безопасности полетов в этой области направлены на расширение возможностей надзора государств в сфере обеспечения безопасности полетов. В Приложении 19 представлена концепция надзора, основанного на оценке риска, с целью решения проблем безопасности полетов с учетом аспектов эффективности.

Эффективность системы контроля безопасности полетов обеспечивают следующие факторы:

- способность и решимость осуществлять эффективный надзор;
- способность выявлять риски посредством процесса сбора и анализа данных;
- способность эффективно снижать выявленные риски, что предполагает измерение характеристик и постоянное усовершенствование;
- готовность и возможность обмена информацией и сотрудничество с полномочными органами других государств;
- способность обеспечить наличие компетентного персонала, при этом понятие "компетентный" включает в себя наличие достаточной подготовки и надлежащей квалификации;
- акцент на внедрение в отрасли эффективных систем управления, где это требуется действующими правилами.

EUR.RMT.0019	Регулирование и надзор за поисково-спасательными (SAR) службами
---------------------	--

Пересмотреть и усовершенствовать существующие нормативные требования и инструктивный материал для создания и надзора за безопасностью поисково-спасательных служб, используя документы, разработанные целевой группой EUR SAR

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>EUR Doc 039 "План EUR SAR" программа подготовки EUR для персонала инспекций SAR справочник инспектора EUR в области поиска и спасания инструктивный материал EUR по вопросам внедрения и мониторинга предпочтительных спецификаций по возможностям SAR (PSCS) плана EUR SAR</i>
Зависимости	<i>цель 2 ГПБП</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>ВГА, поставщики услуг в области поиска и спасания</i>
Ответственные стороны	<i>государства</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Измененная нормативно-правовая база</i>	<i>IV квартал 2023 г</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Ссылка на работу целевой группы EUR SAR, добавлены справочные документы и продлены сроки

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Системная безопасность полетов

EUR.RMT.0020 **Возможности надзора/основные направления работы**

Для дальнейшего укрепления возможностей надзора ВГА необходимо рассматривать следующие основные системные направления работы:

(a) Наличие в ВГА компетентного персонала

Государствам необходимо обеспечить наличие компетентного персонала для выполнения своих обязанностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов.

(b) Совместный надзор во всех секторах

Государствам следует обеспечить сотрудничество, если усилия по организации надзора предполагают участие более одного государства, чтобы обеспечить адекватный надзор за этими видами деятельности с согласованной передачей задач по надзору или без таковой.

(c) Система управления (безопасностью полетов) организаций во всех секторах

Государствам следует поощрять возможность ВГА оценивать и контролировать систему управления (безопасностью полетов) во всех секторах. Это будет касаться, в первую очередь, формирования культуры безопасности полетов, структуры управления организацией, взаимодействия между процессами идентификации/оценки рисков и процессом мониторинга в организации, использования результатов проверок и информации о безопасности полетов, включая происшествия, инциденты и авиационные происшествия. Это должно обеспечить ВГА возможность адаптации и совершенствования своей системы надзора

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>Приложение 19 ИКАО и цель 2 ГПБП 2022–2024 "Укрепление потенциала государств по контролю за обеспечением безопасности полетов" ГПБП SEI-4 и ГПБП SEI-10 – стратегическое распределение ресурсов на цели эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов ГПБП SEI-5 – квалифицированный технический персонал для поддержки эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов ГПБП SEI-6 – стратегическое сотрудничество с основными заинтересованными сторонами в области авиации для координированного повышения уровня безопасности полетов</i>
Зависимости	<i>цели 2 и 3 ГПБП EPAS MST.0032</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>все</i>
Ответственные стороны	<i>государства</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Создание NASP и рассмотрение этих основных направлений</i>	<i>IV квартал 2022 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

n/a

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

5.2 Компетентность персонала

EUR.RMT.0021	Требования ИКАО к владению языками, используемыми для ведения радиотелефонной связи (ILPR) – нормотворчество	
<i>Пересмотреть, обновить существующие или разработать новые нормативные требования и/или инструктивный материал для обеспечения высокого качества оценки владения авиационной терминологией и согласованного внедрения ELP для соответствующих категорий обладателей лицензий</i>		
Статус	<i>текущее</i>	
Ссылка(и)	<i>Приложение 1, Приложение 6, Приложение 10, Приложение 11 ИКАО</i>	
Зависимости	<i>цель 2 ГПБП</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>государства-члены, утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО, поставщики аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО, диспетчеры УВД, пилоты и пилоты-курсанты в соответствии с Приложением 1 ИКАО</i>	
Ответственные стороны	<i>государства</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	Сроки	
<i>Измененная нормативно-правовая база</i>	<i>I квартал 2024 г.</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Сроки продлены</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI	
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Компетентность персонала

EUR.SPT.0022 **Требования ИКАО к владению языками, используемыми для ведения радиотелефонной связи (ILPR) – популяризация вопросов безопасности полетов**

Поток 1:

Повышать осведомленность о внедрении ILPR (LPRI), внедрять передовую практику и содействовать пропорциональному внедрению LPRI на основе эксплуатационных требований вместе с ИКАО, отраслью и государствами.

Всем соответствующим заинтересованным сторонам и государствам необходимо совместно работать над поддержанием, мониторингом и пересмотром LPRI; содействовать общему пониманию LPRI как проблемы безопасности полетов, связанной с принципами человеческого фактора; делиться полученным опытом; поощрять прогресс и гармонизацию и разрабатывать документ о передовой практике для удовлетворения потребностей в области эксплуатации, безопасности полетов и стандартизации.

Поток 2:

ВГА необходимо разработать информационные материалы для содействия проведению утвержденными организациями подготовки пилотов для CPL, ATPL и IR в основном на английском языке и/или обучению английскому языку параллельно с курсами подготовки CPL, ATPL и IR.

Статус *текущее – постоянное действие*

Ссылка(и) *Приложение 1, Приложение 6, Приложение 10, Приложение 11 ИКАО*

Зависимости *цель 2 ГПБП
 EUR.RMT.0021, EPAS SPT.0105*

Соответствующие заинтересованные стороны *ВГА, утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО, поставщики аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО, диспетчеры УВД, пилоты и пилоты-курсанты в соответствии с Приложением 1 ИКАО*

Ответственные стороны *государства/EASA*

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Поток 1. Инструктивный материал/документ о передовой практике</i>	<i>постоянно</i>
<i>Поток 2. Инструктивный материал/документ о передовой практике</i>	<i>постоянно</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Разъяснение описания задачи для потока 2

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Компетентность персонала

EUR.RMT.0023	Распространение основанной на компетенции подготовки и аттестаций на все свидетельства и квалификационные отметки и распространение принципа контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) на все свидетельства и отметки
---------------------	--

Принципы СВТА следует распространить на все свидетельства и квалификационные отметки, а свидетельство пилота многочленного экипажа (MPL) должно быть пересмотрено с учетом результатов симпозиума ИКАО по MPL и европейского консультативного совета по MPL. Следует также рассмотреть некоторые пункты действий для GA, такие как модульная подготовка и СВТ

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0194 IE-REST/PT/02 "Внедрение подготовки, основанной на анализе фактических данных (ЕВТ)"</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>ВГА, утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО, обладатели свидетельства авиаэксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, пилоты, инструкторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО, экзаменаторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Измененная нормативно-правовая база</i>	<i>2024 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Улучшена формулировка описания действия. Сроки продлены с учетом EPAS 2022–2026

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

EUR.RMT.0024 Повышение достоверности тренажерных устройств имитации полета (FSTD)

Это вопрос гармонизации ИКАО, так как основная цель состоит в том, чтобы включить в применяемое законодательство элементы из документа ИКАО Doc 9625 при использовании FSTD при летной подготовке. В задаче будут также учтены три рекомендации по обеспечению безопасности полетов (SR) и включены результаты и наблюдения группы по вопросам предотвращения потери управления и его восстановления (LOCART) и других рабочих групп. Следует рассмотреть возможность согласования с положениями Федерального авиационного управления (ФАУ).

Подзадача 1. Повышение точности положений, касающихся поддержки подготовки к действиям при угрозе сваливания, а также введение новых требований к подготовке для предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них (UPRT).

Подзадача 2. Рассмотрение технических требований к учебным пособиям на предмет оценки их фактических возможностей и соответствия техническим достижениям.

Подзадача 3. Решение любых соответствующих и актуальных возникающих вопросов, включая возможность разработки требований по FSTD для воздушных судов с поворотными несущими винтами

Статус *текущее*

Ссылка(и) *n/a*

Зависимости *цель 1 ГПБП
EPAS RMT.0196*

Соответствующие заинтересованные стороны *обладатели свидетельства эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО, DTO, пилоты, инструкторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО, экзаменаторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО*

Ответственные стороны *государства/EASA*

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Измененная нормативно-правовая база – подзадача 1</i>	<i>II квартал 2022 г.</i>
<i>Измененная нормативно-правовая база – подзадача 2</i>	<i>2024 г.</i>
<i>Измененная нормативно-правовая база – подзадача 3</i>	<i>2028 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Уточнены результаты и сроки по каждой подзадаче в соответствии с положениями EPAS 2022–2026

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Компетентность персонала

EUR.RMT.0025 Новые технологии подготовки/обучения для персонала технического обслуживания

Создать структуру для:

- электронного и дистанционного обучения;
- имитационных устройств или STD;
- специализированной подготовки, пример, по вопросам человеческого фактора, FTS, переподготовки;
- использования разных методов обучения

Статус *текущее*

Ссылка(и) *n/a*

Зависимости *цель 1 ГПБП
EPAS RMT.0255*

Соответствующие заинтересованные стороны *ВГА, обладатели свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов (AML), утвержденные организации по подготовке специалистов по техническому обслуживанию в соответствии с Приложением 1 ИКАО, утвержденные организации по техническому обслуживанию*

Ответственные стороны *государства/EASA*

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>2023 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Продлены сроки в соответствии с EPAS 2022–2026

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Компетентность персонала

EUR.RMT.0026	Требования к получению свидетельства специалиста по полетам аэростатов и планеров
<i>Рассмотреть темы, определенные отраслевыми экспертами по аэростатам и планерам, с точки зрения подготовки и медицинского освидетельствования летного экипажа применительно к требованиям к получению свидетельства специалиста по полетам аэростатов и планеров</i>	
Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГППП EPAS RMT.0654 (завершено)</i>
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>ВГА, эксплуатанты воздушных судов – планеры, эксплуатанты воздушных судов – аэростаты, пилоты, инструкторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО, экзаменаторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>IV квартал 2022 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ	
<i>n/a</i>	
МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

EUR.SPT.0027 Руководство экзаменатора по летной подготовке

Способствовать применению и согласованию среди экзаменаторов по летной подготовке стандартов и передовой практики, чтобы гарантировать, что любой заявитель обладает сопоставимым уровнем знаний, компетентности и навыков.

С помощью надежного и объективного руководства по тестированию и проверке способствовать достижению оптимальных результатов в интересах эффективности, действенности, объективности и транспарентности. Содействовать применению общих стандартов для программ подготовки экзаменаторов во всех ВГА государств EUR.

Данная SPT будет предусматривать:

- разработку руководства экзаменатора по летной подготовке (FEM), содержащего рекомендации для экзаменаторов по летной подготовке в части повышения уровня стандартизации экзаменов и объективности экзаменаторов на уровне ЕС;
- предоставление рекомендаций компетентным органам относительно полезности использования общих стандартизованных форм, а также общих процедур уведомления для экзаменаторов с действующим свидетельством экзаменатора

Статус *текущее*

Ссылка(и) *руководство экзаменатора по летной подготовке EASA²⁰*

Зависимости *цель 1 ГПБП
EPAS SPT.0111*

Соответствующие заинтересованные стороны *ВГА, экзаменаторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО*

Ответственные стороны *EASA/государства*

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Руководство экзаменатора по летной подготовке EASA</i>	<i>II квартал 2022 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Продлены сроки. Добавлена ссылка на результат EASA

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPIs
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

²⁰ <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/flight-examiners-manual-fem>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Компетентность персонала

EUR.SPT.0028	Популяризация всех вакансий и возможностей в авиационной отрасли региона EUR ИКАО
---------------------	--

Помочь решить проблему потенциальной нехватки авиационных специалистов для будущей авиационной системы в регионе EUR ИКАО посредством популяризации всего спектра имеющихся вакансий и возможностей.

Это включает весь спектр авиационной деятельности как на земле, так и в воздухе. Данное действие поддерживает реализацию программы ИКАО для следующего поколения авиационных специалистов (NGAP).

Статус	<i>текущее – постоянное действие</i>
Ссылка(и)	<i>NGAP ИКАО</i>
Зависимости	<i>цель 3 ГПБП (популяризация безопасности полетов как часть ГосПБП) EPAS SPT.0107</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>все</i>
Ответственные стороны	<i>государства</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Информационный материал для размещения в интернете и социальных сетях</i>	<i>постоянное</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ
<i>n/a</i>

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
Действия по обеспечению безопасности полетов. Компетентность персонала

EUR.SPT.0089	Цели обучения для получения свидетельства пилота-любителя (PPL)/свидетельства пилота легких воздушных судов (LAPL) по разделу "Метеорологическая информация" программы обучения PPL/LAPL
---------------------	---

Государствам следует разработать соразмерные цели обучения по разделу "Метеорологическая информация" программы обучения для получения свидетельств PPL и, где применимо, LAPL.

Такие цели обучения должны носить базовый неакадемический характер и рассматривать ключевые цели обучения применительно к практической интерпретации достоинств и недостатков наземных метеорологических радиолокаторов, а также сильные и слабые стороны изображений, полученных с метеорологических спутников, и прогнозов от цифровых моделей предсказания погоды

Статус	<i>новое</i>
---------------	--------------

Ссылка(и)	
------------------	--

Зависимости	<i>EPAS MST.0036</i>
--------------------	----------------------

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>ВГА, пилоты со свидетельствами PPL/LAPL, учебные организации</i>
---	---

Ответственные стороны	<i>государства</i>
------------------------------	--------------------

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Цели обучения со сборником соответствующих вопросов</i>	<i>IV квартал 2022 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

n/a

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

5.3 Производство полетов – самолеты

В настоящей главе сгруппированы все действия в области CAT на самолетах (авиалинии и аэротакси, пассажирские/грузовые, самолеты всех категорий массы), некоммерческие полеты на воздушных судах со сложными двигателями (NCC), а также специализированные операции (SPO) с участием самолетов всех категорий массы.

5.3.1 Полеты CAT и NCC

Эксплуатационная область CAT и NCC на самолетах остается главным направлением деятельности по обеспечению безопасности полетов в регионе EUR. Для CAT на крупных самолетах и NCC в этих областях имеются достаточные данные о безопасности полетов и уязвимости, чтобы можно было определить конкретные показатели безопасности полетов.

5.3.1.1 Сложное пространственное положение воздушного судна в полете (LOC-I)

Потеря управления, как правило, происходит из-за того, что воздушное судно переходит в режим полета, выходящий за рамки обычного диапазона режимов полета, как правило (но не всегда) на высокой скорости, что создает элемент неожиданности для летного экипажа. Предотвращение потери контроля является стратегическим приоритетом.

Сложное пространственное положение воздушного судна или потеря контроля – это ключевая область риска с наивысшим совокупным значением риска, связанным с авиационными происшествиями со смертельным исходом в ходе полетов самолетов CAT. Сюда входят неуправляемое столкновение с землей, а также случаи, когда воздушное судно отклоняется от заданной траектории полета или заданных параметров полета воздушного судна, независимо от того, осознал ли летный экипаж это отклонение и было ли возможно восстановление пространственного положения. Также сюда входят случаи срабатывания предупреждения о сваливании и о защите от выхода за границы диапазона режимов полета.

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Производство полетов – самолеты

EUR.RMT.0029	Подготовка в области предотвращения потери управления и восстановления управляемости
---------------------	---

Пересмотр положений о начальной и периодической подготовке с целью предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них (UPRT). В ходе такого пересмотра также будет рассмотрен вопрос о реализации положений ИКАО (а именно, Приложения 1, части I Приложения 6, PANS-TRG, Doc 9868, Doc 10011, Doc 9625). Другими аспектами, которые необходимо учитывать, являются ручное управление воздушным судном при сваливании и выходе из сваливания (в том числе на большой высоте), подготовка в части законов конфигурации воздушных судов, периодическая подготовка по механике полета и сценарии подготовки (включая эффект неожиданности).

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>регламент (ЕС) 2018/1974 от 14/12/2018 решение ED 2019/025/R EASA от 17/12/2019</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0581 (завершено) IE-REST/PT/03 "Снижение числа авиационных происшествий при LOC-I"</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>ВГА, утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО, обладатели сертификата эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, пилоты, инструкторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО, эксперты-экзаменаторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>IV квартал 2022 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ
<i>Продлены сроки</i>

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг процентной доли авиационных происшествий в этих ключевых областях риска</i>	<i>EUR.SPI.1.1.04</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Производство полетов – самолеты

EUR.SPT.0030	Популяризация положений о подготовке пилотов
<i>Цель состоит в том, чтобы дополнить новый пакет нормативных документов по подготовке в области предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них (UPRT) с соответствующим материалом по популяризации вопросов безопасности полетов</i>	
Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>ГПБП SEI (государства) – Минимизация факторов, приводящих к авиационным происшествиям и инцидентам с LOC-I</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EUR.RMT.0029 EPAS SPT.0012</i>
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>ВГА, утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО, обладатели сертификата эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, пилоты, инструкторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО, эксперты-экзаменаторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>государства</i>
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Материалы по популяризации вопросов безопасности полетов</i>	<i>IV квартал 2023 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ	
<i>Дальнейшее продление сроков</i>	
МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг процентной доли авиационных происшествий в этих ключевых областях риска</i>	<i>EUR.SPI.1.1.04</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Производство полетов – самолеты

EUR.SPT.0031	Повышение осведомленности о риске, создаваемом обледенением в полете, и возможных мерах по его уменьшению
---------------------	--

Содействовать снижению риска авиационных происшествий и иных происшествий из-за обледенения в полете путем повышения осведомленности об этой проблеме безопасности полетов. Сюда следует отнести информирование о ситуациях, в которых может произойти обледенение в полете, и о возможных действиях летного экипажа по распознаванию некоторых факторов, которые могут привести к авиационным происшествиям. Также следует предоставить информацию о возможных мерах эксплуатантов и летного экипажа по снижению риска авиационного происшествия.

11/12/2020 была опубликована статья "Обледение в полете", с которой можно ознакомиться по этой ссылке: <https://www.easa.europa.eu/community/topics/icing-flight>. На 2021 г. запланированы дополнительные действия в социальных сетях в данной области

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>ГПБП SEI (отрасль) – Минимизировать факторы, способствующие авиационным происшествиям и инцидентам в результате LOC-I</i> https://www.easa.europa.eu/community/topics/icing-flight
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП</i> <i>EPAS SPT.0109 (завершено)</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>эксплуатанты воздушных судов – CAT в соответствии с Приложением 6 ИКАО, поставщики наземного обслуживания в соответствии с Приложением 9 или Приложением 14 ИКАО, пилоты</i>
Ответственные стороны	<i>государства, региональное бюро EUR/NAT ИКАО, EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Информационные материалы для размещения в интернете и социальных сетях</i>	<i>IV квартал 2022 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ
<i>Продлены сроки</i>

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг процентной доли авиационных происшествий в этих ключевых областях риска</i>	<i>EUR.SPI.1.1.04</i>

5.3.1.2 Безопасность на ВПП

Настоящий раздел посвящен выездам за пределы ВПП, несанкционированным выездам на ВПП и столкновениям на ВПП и является стратегическим приоритетом.

Выезд за пределы ВПП включает состоявшиеся выезды за пределы ВПП как на высокой, так и на малой скорости, а также случаи, когда летный экипаж испытывал трудности с поддержанием путевого управления воздушным судном или торможения во время посадки, когда посадка происходила долго, на высокой скорости, не по осевой или была жесткой, или когда у воздушного судна возникли технические проблемы с шасси (без замка, не выпущено или разрушено) во время посадки.

Под несанкционированным выездом на ВПП понимается ошибочное присутствие воздушного судна, транспортного средства или человека на действующей ВПП или в ее защитных зонах, что потенциально может привести к столкновению на ВПП как наиболее вероятному исходу авиационного происшествия. Несмотря на сравнительно низкое количество, риск во всех зарегистрированных случаях был вполне реальным.

EUR.RMT.0032	Обзор требований к характеристикам самолета для полетов
---------------------	--

Разработать нормативный материал для обеспечения большей ясности, технической точности, гибкости или сочетания этих факторов для эксплуатационных требований к характеристикам самолета для полетов с целью уменьшения числа авиационных происшествий и серьезных инцидентов, в которых причинным фактором являются эксплуатационные характеристики самолета

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>регламент 2019/1387 (ЕС)²¹</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0296 (завершено)</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>ВГА, эксплуатанты воздушных судов – CAT – самолеты в соответствии с частью I Приложения 6 ИКАО, организации, ответственные за типовую конструкцию воздушного судна, двигателей, воздушных винтов или агрегатов в соответствии с Приложением 8 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>III квартал 2022 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Продлены сроки

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг процентной доли авиационных происшествий в этих ключевых областях риска</i>	<i>EUR.SPI.1.1.04</i>

²¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R1387>

5.3.1.3 Конфликт в воздухе (столкновения в воздухе)

Столкновение в воздухе включает случаи фактического или потенциального столкновения в воздухе между воздушными судами, находящимися в полете, и между воздушными судами и другими объектами в воздухе (исключая птиц и диких животных). Сюда также входят связанные с эшелонированием случаи, вызванные действиями диспетчеров воздушного движения или членов летного экипажа, сообщениями AIRPROX и действительными предупреждениями БСПС. Сюда не входит ложное срабатывание БСПС в результате неисправности оборудования или нарушения минимумов эшелонирования с по крайней мере одним воздушным судном на земле, которое может быть закодировано как повреждение на земле, если этот случай отвечает критериям и примечаниям по данным категориям.²² В 2020 г. наиболее серьезными сопутствующими факторами риска были случаи нарушения минимумов эшелонирования при выполнении ухода на второй круг в связи с явлениями сдвига ветра, а также несколько случаев, вызванных рекомендациями БСПС по разрешению угрозы столкновения.

EUR.SPT.0033 Популяризация безопасности полетов в отношении столкновений в воздухе (МАС) и нарушения правил использования воздушного пространства

Разработать и внедрить общеевропейскую кампанию по повышению безопасности полетов, направленную на предотвращение нарушений правил использования воздушного пространства и снижение риска МАС, включая осведомленность о сложности воздушного пространства и использование технологий, позволяющих определять местоположение воздушного судна и сообщать о нем поставщикам транспортных услуг и аэронавигационного обслуживания

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>https://www.easa.europa.eu/airspace-infringement</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS SPT.0089 (завершено)</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>ВГА, утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО, обладатели свидетельства эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, пилоты, инструкторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО, эксперты-экзаменаторы (летный экипаж) в соответствии с Приложением 1 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>региональное бюро ИКАО/EASPG</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Кампания по популяризации безопасности полетов</i>	<i>IV квартал 2023 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Дальнейшее продление сроков

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг процентной доли авиационных происшествий в этих ключевых областях риска</i>	<i>EUR.SPI.1.1.04</i>

²² Хотя в последние годы в государствах – членах EASA не зарегистрированы авиационные происшествия в результате столкновений в воздухе самолетов CAT, вопрос об этой ключевой области риска был поставлен несколькими государствами-членами в их уведомлениях, а также некоторыми авиакомпаниями, особенно в части риска столкновений воздушных судов, не оборудованных приемоответчиками и выполняющими полет в неконтролируемом воздушном пространстве. Для государств – членов EASA столкновения в воздухе рассматриваются как серьезная ключевая область риска по совокупному показателю риска (см. ASR 2021) применительно к авиационным происшествиям со смертельным исходом с самолетами CAT и NCC.

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Производство полетов – самолеты

EUR.SPT.0098 **Отработка надлежащего реагирования летного экипажа на рекомендации БСПС по разрешению угрозы столкновения (RA)**

Оказывать помощь в уменьшении риска столкновений в воздухе путем предоставления материалов по популяризации безопасности полетов и четкого информирования пилотов о необходимости следовать указаниям БСПС в ситуациях повышенного уровня риска.

Государства могут использовать материал, который будет разработан EASA к 2022 г., включающий плакаты, статьи и видеоматериалы, которые будут подготовлены при содействии ЕВРОКОНТРОЛЯ (в рамках программы Skybrary)

Статус *новое*

Ссылка(и) *рекомендации по безопасности полетов IRLD-2014-017; SWTZ-2014-489*

Зависимости *EPAS SPT.0123*

Соответствующие заинтересованные стороны *эксплуатанты воздушных судов – CAT, эксплуатанты воздушных судов – NCC, поставщики ОВД*

Ответственные стороны *государства*

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Кампания популяризации безопасности полетов</i>	<i>2023/2024</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

n/a

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг данных о частоте выдачи RA БСПС</i>	<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Производство полетов – самолеты

EUR.SPT.0034 "Должное внимание" безопасности полетов гражданского воздушного движения над открытым морем

Государства должны обращать должное внимание на безопасность полетов гражданских воздушных судов и установить соответствующие правила для национальных государственных воздушных судов.

Несколько государств сообщили об увеличении числа нарушений эшелонирования, связанных с гражданскими и военными воздушными судами, и в частности, об увеличении объема некооперативного военного воздушного движения над открытым морем.

Государствам следует рассмотреть возможность выполнения следующих рекомендаций:

- одобрить и в полном объеме применять положения Руководства ИКАО по сотрудничеству гражданских и военных органов при организации воздушного движения (Doc 10088);
- тесно координировать разработку, согласование и публикацию эксплуатационных требований и инструкций для государственных воздушных судов с целью постоянного обеспечения "должного внимания" в отношении гражданских воздушных судов;
- поддерживать разработку и согласование процедур координации гражданских/военных органов при ОрВД на уровне EUR и, по возможности, в более широком масштабе;
- сообщать о соответствующих происшествиях полномочным органам;
- способствовать доступности первичных данных радиолокационного наблюдения в воинских частях гражданским центрам УВД и гражданским подразделениям УВД.

Государствам предлагается следить за выполнением рекомендаций и представлять комментарии по их реализации

Статус	текущее
Ссылка(и)	Doc 10088 ИКАО "Руководство по сотрудничеству гражданских и военных органов при организации воздушного движения"
Зависимости	цель 1 ГПБП EPAS MST.0024

Соответствующие заинтересованные стороны	обладатели сертификата эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, поставщики УВД
Ответственные стороны	государства

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
Отчет (комментарий о реализации)	IV квартал 2023 г.

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Внесены изменения в название, описание и результаты для уточнения целей. Добавлена ссылка на документ ИКАО. Дополнительно продлены сроки

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
Мониторинг процентной доли авиационных происшествий в этих ключевых областях риска	EUR.SPI.1.1.04

5.3.1.4 Столкновение с землей

Данная область риска включает столкновение управляемого воздушного судна с землей, а также недолет или перелет ВПП на этапах захода на посадку и посадки. Сюда входят ситуации, когда воздушное судно сталкивается или почти сталкивается с землей при сохранении управления воздушным судном со стороны летного экипажа. Также включены события, которые являются непосредственными прекурсорами фатального исхода, например, снижение ниже метеорологического минимума, неоправданное разрешение на выполнение полета ниже радиолокационных минимумов и т. д.

EUR.RMT.0035	Работа TAWS в условиях ППП и ПВП и TAWS для турбореактивных самолетов с МТОМ до 5700 кг, способных перевозить от шести до девяти пассажиров
---------------------	--

Разработать нормативную базу для:

— снижения риска авиационных происшествий, отнесенных к категории CFIT, для турбореактивных самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой (МСТОМ) менее 5700 кг или с максимальным количеством пассажирских кресел (MOPSC) более пяти и менее девяти;

— повышения эффективности систем предупреждения о близости земли (TAWS) с точки зрения уменьшения количества авиационных происшествий CFIT

Статус	<i>текущее</i>
---------------	----------------

Ссылка(и)	<i>регламент (ЕС) 2018/1042 от 23/07/2018</i>
------------------	---

Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0371 (завершено)</i>
--------------------	--

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>обладатели сертификата эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО</i>
---	--

Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>
------------------------------	-------------------------

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>IV квартал 2023 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Продлены сроки

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг процентной доли авиационных происшествий в этих ключевых областях риска</i>	<i>EUR.SPI.1.1.04</i>

5.3.1.5 Пожар, задымление, разгерметизация и качество воздуха в кабине

Неконтролируемый пожар на борту воздушного судна, особенно в полете, представляет собой одну из самых серьезных опасностей в авиации. Также в этом разделе описываются сброс давления в воздушном судне и пожар после удара на земле, когда внутренняя обстановка на борту воздушного судна может стать опасной или даже исключить возможность выживания.

Пожар в полете может в конечном итоге привести к потере управления либо в результате отказа конструкции или системы управления, либо в результате неспособности экипажа справиться с ситуацией. Пожар на земле может быстро распространиться и привести к значительным жертвам, если не обеспечить достаточно быструю эвакуацию и реагирование на чрезвычайную ситуацию. Дым или пары, независимо от того, связаны ли они с пожаром, могут привести к утрате способности к действиям у пассажиров и экипажа и, безусловно, вызовут тревогу и соответствующую реакцию. Даже если они не оказывают влияния на безопасность полета, они могут вызвать определенную тревогу и поэтому требуют внимания.

В последнее время не было зарегистрировано ни одного авиационного происшествия со смертельным исходом, связанного с пожарами на борту воздушных судов эксплуатантов из государств – членов EASA, однако в других районах мира имели место случаи, которые вызывают обеспокоенность в рамках EPAS.

Вопрос качества воздуха в кабине (CAQ) на борту коммерческих воздушных судов является предметом нескольких исследований и исследовательских проектов во всем мире, касающихся последствий для здоровья и безопасности экипажей и пассажиров.

Также серьезные опасения вызывают вопросы загрязнения нефтью или авиационными жидкостями и их субпродуктами, хотя они представляют собой лишь небольшую долю случаев CAQ.

Данный раздел сохранен для будущих действий.

5.3.1.6 Прочее

В данном разделе собраны действия, которые не относятся ни к одной из KRA, перечисленных в предыдущих разделах. Сюда могут входить различные типы действий в области CAT на самолетах и при полетах NCC. Необходимость введения такой категории обусловлена постоянным развитием EUR RASP в направлении новых областей безопасности полетов.

EUR.RMT.0036 Требования к сменным пилотам

Рассмотреть положения о работе сменных пилотов с точки зрения опыта, подготовки, проверки и оптимизации работы экипажа в кабине

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП и цель 2 ГПБП EPAS RMT.0190</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО и обладатели сертификата эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, пилоты</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>IV квартал 2023 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Сроки продлены для приведения в соответствие с EPAS 2022–2026

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

EUR.RMT.0037	Некоммерческие полеты воздушных судов, указанных в эксплуатационных спецификациях (OpSpec) обладателей СЭ
---------------------	--

- Определить категории полетов, которые считаются некоммерческими полетами, выполняемыми обладателями сертификата эксплуатанта (СЭ).
- Стандартизировать неофициальные термины, используемые для того, чтобы иметь четкое представление о различных категориях некоммерческих полетов.
- Определить стандарты для некоммерческих полетов обладателей СЭ, связанных с подготовкой, программой и организационной структурой, если необходимо.
- Установить минимальные требования к квалификации и подготовке экипажей для каждого типа некоммерческих полетов, выполняемых обладателем СЭ, при необходимости.
- Согласовать процесс реализации

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>регламент (ЕС) 2019/1384 от 24/07/2019 решение ED 2019/019/R от 17/09/2019</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0352 (завершено)</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>обладатели сертификата эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>IV квартал 2023 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Дополнительно продлены сроки

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

EUR.RMT.0038	Обновление правил воздушных перевозок	
<p>Усовершенствовать организационную структуру ВГА и организационные требования в области регламента воздушных перевозок "Air OPS" с учетом выявленных проблем реализации:</p> <ul style="list-style-type: none"> – точнее определить квалификацию инспектора; – при необходимости учитывать новые бизнес-модели; – учитывать любой опыт, полученный при реализации СУБП; – обеспечить соблюдение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО; – устранять выявленные проблемы в области безопасности полетов, связанные, например, с размещением пассажиров и инструктажем 		
Статус	текущее	
Ссылка(и)	регламент (ЕС) 2019/1384 от 24/07/2019 решение ED 2019/019/R EASA от 17/09/2019	
Зависимости	цель 2 ГПБП (возможности надзора) EPAS RMT.0516 (завершено)	
Соответствующие заинтересованные стороны	обладатели сертификата эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО	
Ответственные стороны	государства/EASA	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)		Сроки
Нормативно-правовая база с изменениями		IV квартал 2023 г.
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
Продлены сроки		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу		Сопутствующие SPI
n/a		n/a

EUR.RMT.0039	Планирование и регулирование расхода топлива/энергетической эффективности	
<i>Пересмотреть и обновить правила регулирования расхода топлива/энергетической эффективности с учетом изменений ИКАО, соответствующей SR и необходимости обеспечения эксплуатационной гибкости</i>		
Статус	<i>текущее</i>	
Ссылка(и)	<i>(SR) FRAN-2012-026 регламент (ЕС) 2021/1296 от 04/08/2021, изменяющий и исправляющий регламент (ЕС) 965/2012 в части требований к регулированию расхода топлива и энергетической эффективности, а также требований в отношении программ поддержки и психологической оценки летного экипажа и проверки на употребление психоактивных веществ²³</i>	
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0573 EPAS SPT.0097</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>обладатели сертификата эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО</i>	
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	Сроки	
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>I квартал 2022 г.</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Обновлены ссылки и зависимости</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI	
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	

²³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32021R1296>

EUR.SPT.0040	Популяризация новых положений по планированию и регулированию расхода топлива/энергетической эффективности	
<i>Цель состоит в том, чтобы дополнить новый пакет нормативных документов по планированию и регулированию расхода топлива соответствующим материалом по популяризации аспектов безопасности полетов</i>		
Статус	<i>текущее</i>	
Ссылка(и)	<i>n/a</i>	
Зависимости	<i>цель 1 ГПП EUR RASP.RMT.0039</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>обладатели сертификата эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО</i>	
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	Сроки	
<i>Материал по популяризации вопросов безопасности полетов</i>	<i>IV квартал 2022 г.</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Обновлены зависимости</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI	
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	

EUR.RMT.0041	Производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром	
<i>Согласовать нормативные документы по производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO) с соответствующими SARPS ИКАО и модернизировать стандарты эксплуатационных характеристик полетов на увеличенную дальность самолетов с двумя газотурбинными двигателями (ETOPS)</i>		
Статус	<i>текущее</i>	
Ссылка(и)	<i>n/a</i>	
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0392</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>ВГА, обладатели сертификата эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО</i>	
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	Сроки	
<i>Измененные нормативные рамки</i>	<i>IV квартал 2023 г.</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Продлены сроки</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI	
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Производство полетов – самолеты

EUR.RMT.0042	Перенос положений об электронном полетном планшете (EFB) из Приложения 6 ИКАО	
<i>Перенести SARPS ИКАО в применимые правила и обновить их в соответствии с последними разработками EFB</i>		
Статус	<i>текущее</i>	
Ссылка(и)	<i>регламент (ЕС) 2018/1975 от 14/12/2018 решение ED 2019/008/R EASA от 27/02/2019</i>	
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0601 (завершено)</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>обладатели сертификата эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО</i>	
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	Сроки	
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>IV квартал 2023 г.</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Дополнительно продлены сроки</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI	
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	

EUR.SPT.0043	Прекурсоры анализа полетных данных (FDA) по основным эксплуатационным рискам безопасности полетов
---------------------	--

Государствам в сотрудничестве с EASA, отраслю, другими региональными и международными организациями следует оформить документацию по передовой практике, которая поддерживает включение основных эксплуатационных рисков безопасности полетов, таких как RE, RI, LOC-I, CFIT и MAC, в программы FDA (FDM по терминологии ЕС) эксплуатантов.

Государствам в сотрудничестве с EASA, отраслю, другими региональными и международными организациями следует поддерживать эффективное использование FDA (как части СУБП обладателя СЭ), в частности, путем популяризации обновленного документа форума по мониторингу полетных данных европейских эксплуатантов (EOFDM), который выйдет в 2022 г., и способствовать использованию прекурсоров EOFDM с учетом потребностей эксплуатантов и эволюции рисков безопасности полетов для крупных воздушных судов

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>ГПБП SEI (отрасль) – Минимизация факторов, способствующих авиационным происшествиям и инцидентам CFIT, LOC-I, MAC, RE и RI</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП (эксплуатационная) цель 3 ГПБП EPAS SPT.0076 (завершено) EPAS SPT.0112</i>
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>обладатели сертификата эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA/отрасль</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Документы о передовой практике</i>	<i>IV квартал 2022 г.</i>
<i>Кампания популяризации</i>	<i>2023/2024</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Дополнительно продлены сроки.

Рамки расширены за счет включения связанных положений EPAS SPT.0112 и ожидаемых результатов EOFDM

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг процентной доли авиационных происшествий по этим ключевым областям риска</i>	<i>EUR.SPI.1.1.04</i>

EUR.SPT.0044 Передовая практика по интеграции данных FDA эксплуатанта с данными по безопасности полетов из других источников и по другим методам FDA

Государствам в сотрудничестве с ИКАО, EASA, отраслю, другими региональными и международными организациями следует определить передовую практику, призванную оказать содействие эксплуатанту при интеграции своих данных FDA с другими источниками данных по безопасности полетов.

Государствам в сотрудничестве с ИКАО, EASA, отраслю, другими региональными и международными организациями следует поддерживать эффективное использование FDA как составной части СУБП обладателя СЭ, в частности, путем популяризации документов о передовой практике для эксплуатантов о методах проведения и измерениях FDA и использовании результатов FDA в рамках СУБП..

Документы о передовой практике в области методов FDA, разработанные EOFDM, будут выпущены до конца 2021 г.

Статус	текущее
Ссылка(и)	https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/safety-promotion/european-operators-flight-data-monitoring-eofdm-forum#group-easa-downloads
Зависимости	цель 1 ГПБП (эксплуатационная) и цель 3 ГПБП EPAS SPT.0113

Соответствующие заинтересованные стороны владельцы сертификата эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО

Ответственные стороны государства/EASA/региональное бюро ИКАО EUR/NAT/отрасль/EOFDM

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
Документ по передовой практике	IV квартал 2023 г.
Кампания популяризации	2023/2024

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Дополнительно продлены сроки.

Рамки расширены за счет включения соответствующих положений EPAS SPT.0113 и соответствующих результатов EOFDM

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
n/a	n/a

EUR.SPT.0047	Государствам следует поддерживать регулярный диалог со своими национальными эксплуатантами по программам анализа полетных данных (FDA)
---------------------	---

Государствам следует поддерживать регулярный диалог со своими эксплуатантами по программам анализа полетных данных (FDA) с целью:

- популяризации эксплуатационных преимуществ FDA для безопасности полетов и обмена опытом между экспертами в данной области;
- поощрять использование эксплуатантами документов о передовой практике, подготовленных EOFDM, IE-FDG и в рамках аналогичных инициатив по безопасности полетов.

Государствам, которые имеют 10 или более эксплуатантов, осуществляющих программу FDA, рекомендуется проводить практикумы (в режиме физического совещания или телеконференции) по тематике документов EOFDM о передовой практике с участием специалистов по FDA, представляющих таких эксплуатантов

Статус	<i>текущее – на постоянной основе</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>цель 3 ГПБП EPAS MST.0003</i>

Соответствующие заинтересованные стороны *эксплуатанты воздушных судов – CAT в соответствии с Приложением 6 ИКАО*

Ответственные стороны *государства*

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Отчет о проведенных мероприятиях по популяризации FDA</i>	<i>постоянное</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Уточнено описание задачи

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг процентной доли авиационных происшествий в этих ключевых областях риска</i>	<i>EUR.SPI.1.1.04</i>

EUR.SPT.0045	Популяризация аспектов безопасности полетов в отношении недисциплинированных пассажиров	
<i>Разработать информационный материал по безопасности полетов для оказания поддержки эксплуатантам в снижении рисков, связанных с недисциплинированными/нарушающими порядок пассажирами</i>		
Статус	<i>текущее</i>	
Ссылка(и)	https://www.easa.europa.eu/notonmyflight	
Зависимости	<i>цель 1 ГПП</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>обладатели сертификата эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО</i>	
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	Сроки	
<i>Информационный материал по безопасности полетов</i>	<i>IV квартал 2023 г.</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Дополнительно продлены сроки</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI	
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	

EUR.SPT.0046	Разработка нового материала для популяризации вопросов безопасности полетов по важным аспектам безопасности коммерческих полетов
---------------------	---

Разработать новый материал для популяризации вопросов безопасности полетов по важным аспектам безопасности коммерческих полетов. Такие важные аспекты безопасности полетов следует определять на основе серьезных рисков, выявленных в процессе управления рисками для безопасности полетов, по результатам авиационных происшествий/серьезных инцидентов и с учетом данных заинтересованных сторон

Статус	<i>текущее – на постоянной основе</i>
---------------	---------------------------------------

Ссылка(и)	<i>n/a</i>
------------------	------------

Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS SPT.0101</i>
--------------------	--------------------------------------

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>обладатели сертификата эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО</i>
---	--

Ответственные стороны	<i>государства</i>
------------------------------	--------------------

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Брошюры, видеоматериалы, веб-страницы и/или приложения</i>	<i>постоянно</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

n/a

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг процентной доли авиационных происшествий в этих ключевых областях риска</i>	<i>EUR.SPI.1.1.04</i>

EUR.SPT.0048	Более полное представление о структуре управления эксплуатантов	
<p><i>ВГА должны иметь полное представление о структуре управления эксплуатантов. Это необходимо, в частности, учитывать в области групповых полетов.</i></p> <p><i>Аспекты, которые необходимо учитывать, включают следующие:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - широкое использование аутсорсинга; - влияние финансово заинтересованных сторон; - контроль управленческого персонала, если такой персонал не утверждается 		
Статус	<i>текущее</i>	
Ссылка(и)	<i>n/a</i>	
Зависимости	<i>цель 2 ГПБП (возможности надзора) EPAS MST.0019</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>обладатели сертификата эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО – САТ</i>	
Ответственные стороны	<i>государства</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)		Сроки
<i>Инструктивный материал для инспекторов</i>		<i>IV квартал 2023 г./I квартал 2025 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Сроки продлены для приведения в соответствие с EPAS 2022–2026</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу		Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>		<i>n/a</i>

EUR.SPT.0049	Возможности надзора/направления работы: порядок определения полетного времени	
<p>Государствам следует обеспечить, чтобы ВГА обладали необходимой компетенцией для утверждения и контроля схем нормирования/определения полетного времени эксплуатантов; в частности, тех, которые включают управление рисками, связанными с утомлением. ВГА следует сосредоточиться на проверке эффективного внедрения процессов, созданных для обеспечения обязанностей эксплуатантов и надлежащего управления рисками, связанными с утомлением. ВГА необходимо учитывать последний фактор при проведении проверок системы управления эксплуатанта</p>		
Статус	<i>текущее</i>	
Ссылка(и)	<i>ГПБП SEI-5 – Квалифицированный технический персонал для поддержки эффективного контроля за безопасностью полетов</i>	
Зависимости	<i>цель 2 ГПБП EPAS MST.0034</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>обладатели сертификата эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО – САТ</i>	
Ответственные стороны	<i>государства</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	Сроки	
<i>Конкретные действия по расширению возможностей надзора (вклад NASP)</i>	<i>IV квартал 2023 г.</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Продлены сроки</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI	
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	

5.3.2 Авиационные спецработы/специализированные операции (SPO) – самолеты

NB. Вопросы авиационных спецработ (SPO) винтокрылых вертолетов рассматриваются в главе 5.4.

Эксплуатанты, не выполняющие CAT или NCC, например, выполняющие SPO на самолетах, вносят важный вклад в общую роль авиации в современной экономике. В связи с этим возникает необходимость в эффективной нормативно-правовой базе.

Анализ по видам операций показывает, что типами операций с наибольшим числом авиационных происшествий и серьезных инцидентов в среднем за период 2009–2018 гг. были:

- выброска парашютного десанта;
- буксировка;
- авиасалоны/воздушные гонки.

В 2019 г. для государств – членов EASA тремя основными типами SPO с точки зрения авиационных происшествий и серьезных инцидентов были выброска парашютного десанта, авиасалоны/воздушные гонки, буксировка и калибровочные полеты²⁴. Три основных KRA для SPO на самолетах указаны ниже:

Специализированные операции – самолеты

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Сложное пространственное положение воздушного судна	Столкновение с землей	Столкновение в воздухе

Все проблемы безопасности полетов с наибольшим риском в этой области связаны с человеческим фактором.

²⁴ Калибровочными полетами считаются полеты с целью калибровки наземных систем обеспечения захода на посадку по приборам.

EUR.SPT.0088	Повышение безопасности полетов при выполнении выброски парашютного десанта (авиация общего назначения – авиационные спецработы)
---------------------	--

Провести кампанию популяризации безопасности полетов при выполнении операций выброски парашютного десанта путем акцентирования наиболее распространенных причин авиационных происшествий в этой области и предоставления передовой практики/эксплуатационных процедур, которые помогут уменьшить наиболее распространенные риски.

Использовать подготовленный EASA материал по популяризации безопасности полетов, который будет выпущен в 2022 г.

Статус	<i>новое</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>EPAS SPT.0121</i>

Соответствующие заинтересованные стороны ВГА, эксплуатанты, выполняющие SPO/NSO, включая выброску парашютных десантов, учебные организации, обладатели свидетельств пилота и курсанты, ПАНО, диспетчеры УВД

Ответственные стороны государства, федерации авиационного спорта

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
Кампания популяризации безопасности полетов	2022/2023

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

n/a

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

5.4 Производство полетов – винтокрылы

В данной главе сгруппированы все действия в области полетов винтокрылов.

Эксплуатанты вертолетов выполняют широкий спектр узкоспециализированных операций, которые важны для европейской экономики и граждан. Существует необходимость дальнейшего развития в направлении создания эффективной нормативно-правовой базы с учетом технологических достижений.

Эта область включает три типа операций с участием сертифицированных вертолетов:

- полеты CAT, пассажирские и грузовые перевозки, проводимые обладателями СЭ государств – членов EASA, включая пассажирские и грузовые перевозки на и от нефтегазовых установок, находящихся в море, в рамках CAT;
- SPO (авиационные спецработы), например, реклама, фотография, проводимые государством – членом EASA в качестве государства эксплуатанта или государства регистрации;
- некоммерческие полеты вертолетов, которые зарегистрированы в государстве – члене EASA или для которых какое-либо государство – член EASA является государством эксплуатанта; этот раздел включает специальные тренировочные полеты. Три основных области риска для каждого из этих трех типов операций представлены ниже.

Вертолеты, выполняющие операции CAT

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Сложное пространственное положение воздушного судна	Столкновение с землей	Столкновение в воздухе

Вертолеты SPO (авиационные спецработы)

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Сложное пространственное положение воздушного судна	Столкновение с землей	Столкновение с препятствием в полете

Вертолеты, выполняющие некоммерческие полеты (NCO)

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Сложное пространственное положение воздушного судна	Столкновение с землей	Столкновение с препятствием в полете

В европейском процессе управления рисками для безопасности полетов выделяются следующие приоритетные ключевые области риска:

— **Сложное пространственное положение вертолета (потеря управления)**

Это ключевая область риска с наивысшим приоритетом для морских операций и полетов CAT с участием вертолетов. Потеря контроля во время морских операций вертолетов, как правило, сводится к двум сценариям: технический отказ, который делает воздушное судно неуправляемым, или человеческий фактор. Кроме того, это второй наиболее распространенный исход авиационного происшествия при выполнении авиационных спецработ.

— **Столкновение с землей и препятствиями**

Это вторая приоритетная ключевая область риска для полетов вертолетов (морские операции, другие полеты CAT, SPO и некоммерческие полеты), хотя в настоящее время на вертолетах устанавливается оборудование, значительно снижающее риски такого исхода. Столкновения с препятствиями являются вторым наиболее распространенным исходом авиационного происшествия для вертолетов CAT. Это подчеркивает сложности операций HEMS и их ограниченный выбор и планирование мест посадки. Возможные столкновения с землей и препятствием являются наиболее распространенным результатом для SPO (авиационные спецработы). Указанное ниже действие способствует снижению рисков в этой области: **EUR.RMT.0052**.

Кроме того, с точки зрения организации воздушного пространства важно обеспечить, чтобы структура воздушного пространства и маршрутов способствовала безопасным полетам вертолетов, которые обычно выполняются на малых высотах.

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Производство полетов – винтокрылы

EUR.RMT.0050	Полеты однодвигательных вертолетов
---------------------	---

Пересмотреть применяемые правила и инструктивный материал для повторной оценки следующих аспектов:

- ограничения на использование вертолетов с поршневым двигателем для работы в неблагоприятной обстановке;
- ограничения на использование однодвигательных вертолетов в загруженной среде

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0318</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>эксплуатанты воздушных судов – CAT – вертолеты в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
-----------------------------	--

Результат(ы)	Сроки
<i>Измененная нормативно-правовая база</i>	<i>IV квартал 2025 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Сроки продлены для приведения в соответствие с EPAS 2022–2026

МОНИТОРИНГ	
-------------------	--

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Производство полетов – винтокрылы

EUR.RMT.0051	Экстренная медицинская помощь с использованием вертолетов и зоны общественного интереса	
<i>Надлежащим образом решить вопросы, связанные с невыполнением и отклонением от нормативных требований OPS и положений о зонах общественного интереса (PIS), в частности, в отношении полетов в высокогорье с учетом обзора полетов HEMS на уровне безопасности ночных полетов в соответствии с директивой по безопасности полетов Соединенного Королевства</i>		
Статус	<i>текущее</i>	
Ссылка(и)	<i>директива по безопасности полетов Соединенного Королевства 2014/003</i>	
Зависимости	<i>цель 1 ГППП EPAS RMT.0325</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>эксплуатанты HEMS – CAT – вертолеты в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО и утвержденные организации по техническому обслуживанию</i>	
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	Сроки	
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>2024</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Сроки продлены для приведения в соответствие с EPAS 2022–2026</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI	
<i>Мониторинг данных, связанных с винтокрылами, в рамках ежегодного рассмотрения вопросов безопасности полетов</i>	<i>Количество авиационных происшествий/инцидентов</i>	

EUR.RMT.0052	Предупреждение столкновения исправного воздушного судна с землей (CFIT) с помощью вертолетной системы предупреждения об опасности сближения с землей (HTAWS)
---------------------	---

Предполагается, что обязательное наличие HTAWS предупредит от 8,5 до 11,5 авиационных происшествий CFIT со смертельным исходом или тяжелыми травмами в течение 10 лет (улучшение безопасности среднего уровня)²⁵. В рамках этой задачи будет рассмотрен вопрос об обязательной установке HTAWS на борту вертолета для определенных операций. Это приведет только к необходимости установки HTAWS на текущий парк, если стандарты HTAWS будут усовершенствованы. Необходима дальнейшая соответствующая оценка влияния такой модернизации. В целях определения операций, для которых не следует применять данные обязательные требования, необходим анализ экономической эффективности

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0708</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>эксплуатанты воздушных судов – CAT – полеты вертолетов в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>2025</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Сроки продлены для приведения в соответствие с EPAS 2022–2026

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг данных по винтокрылам в рамках ежегодного рассмотрения вопросов безопасности полетов</i>	<i>Количество авиационных происшествий/инцидентов, связанных с CFIT</i>

²⁵ Статистические данные для государств – членов EASA.

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Производство полетов – винтокрылы

EUR.RMT.0053 Руководства по летной эксплуатации винтокрыла для экипажа (FCOM)

Целью данной задачи является улучшение качества оперативной информации, представляемой летным экипажам вертолета в руководствах для экипажей. Это может обеспечиваться путем стандартизации структуры и подхода, используемого для представления эксплуатационной информации в руководствах по винтокрылам, что будет способствовать повышению ясности этой информации

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0724</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>эксплуатанты воздушных судов – CAT – полеты вертолетов в соответствии с Приложением 6 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>IV квартал 2022 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ
<i>n/a</i>

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг данных, связанных с винтокрылами, в рамках ежегодного рассмотрения вопросов безопасности полетов</i>	<i>Количество авиационных происшествий/инцидентов</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Производство полетов – винтокрылы

EUR.SPT.0054	Поддержка разработки и внедрения руководств по летной эксплуатации для экипажа (FCOM) для морских операций вертолетов
---------------------	--

При необходимости оказывать поддержку изготовителям в разработке руководств по летной эксплуатации для экипажа (FCOM) для различных типов вертолетов и поддерживать/оказывать содействие эксплуатантам при их внедрении

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГППП EPAS SPT.0082</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>эксплуатанты воздушных судов – CAT – полеты вертолетов в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Популяризация вопросов безопасности полетов, инструктивный материал, практикумы</i>	<i>IV квартал 2022 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

<i>n/a</i>

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Производство полетов – винтокрылы

EUR.SPT.0055	Разработка нового материала по популяризации вопросов безопасности полетов по наиболее важным проблемам, связанным с вертолетами	
<p><i>В сотрудничестве с Международной группой по безопасности полетов вертолетов (IHST) разработать новый материал по популяризации вопросов безопасности полетов (брошюры, видеоматериалы, приложения и т. д.) по таким темам, как навигация, основанная на характеристиках, точка в пространстве, полет по ППП на малой высоте, столкновения с птицами, оперативное управление и управление давлением со стороны пассажиров, предназначенный для владельцев частных вертолетов, не являющихся пилотами</i></p>		
Статус	<i>текущее</i>	
Ссылка(и)	<i>n/a</i>	
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS SPT.0093</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>эксплуатанты воздушных судов – полеты вертолетов в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО</i>	
Ответственные стороны	<i>европейская сеть популяризации вопросов безопасности полетов – винтокрылы (ESPN-R)</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	Сроки	
<i>Брошюры, видеоматериалы, веб-страницы и/или приложения</i>	<i>IV квартал 2023 г.</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Сроки продлены</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI	
<i>Мониторинг данных, связанных с винтокрылами, в рамках ежегодного процесса рассмотрения вопросов безопасности полетов</i>	<i>Количество авиационных происшествий/инцидентов</i>	

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Производство полетов – винтокрылы

EUR.SPT.0056	Управление безопасностью полетов и рисками для вертолетов	
<i>Рассмотреть существующие материалы по управлению безопасностью полетов и факторами риска для вертолетов на предмет проверки их согласованности и обновления (если это необходимо) с учетом новых правил, стандартов и передовой международной практики, например, разработанных группой по безопасности полетов вертикальной авиации (VAST, ранее международная группа по безопасности полетов вертолетов) и SMICG</i>		
Статус	<i>текущее</i>	
Ссылка(и)	<i>n/a</i>	
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS SPT.0094</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>эксплуатанты воздушных судов – полеты вертолетов в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО</i>	
Ответственные стороны	<i>европейская сеть популяризации вопросов безопасности полетов – винтокрылы (ESPN-R)</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)		Сроки
<i>Пересмотренные руководства и/или комплекты материалов по управлению безопасностью полетов и факторами рисков для вертолетов</i>		<i>IV квартал 2022 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Изменены сроки для приведения в соответствие с последним изданием EPAS</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу		Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>		<i>n/a</i>

EUR.SPT.0057	Мероприятия, связанные с безопасностью полетов вертолетов
---------------------	--

В зависимости от масштабов, характера и сложности вертолетных операций в государстве ВГА в партнерстве с представителями отрасли должны организовывать регулярные мероприятия по обеспечению безопасности полетов вертолетов.

Могут в полном объеме использоваться и рекламироваться IE-HOST, ESPN-R (ранее EHEST), VAST (ранее IHSF), CAA, Heli Offshore или другие источники материалов по популяризации вопросов безопасности полетов

Статус	<i>текущее – на постоянной основе</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS MST.0015</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>эксплуатанты воздушных судов – полеты вертолетов в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>государства</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Практикумы</i>	<i>на постоянной основе</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

n/a

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

5.5 Производство полетов – авиация общего назначения/рекреационные полеты

В данной главе рассматриваются некоммерческие полеты авиации общего назначения самолетов с МТОМ менее 5700 кг, а также все полеты аэростатов и планеров.

Авиация общего назначения в Европе используется на стабильной основе, задействуя в 10 раз больше воздушных судов и аэродромов, чем CAT. С момента своего появления авиация общего назначения (GA) использовалась для апробирования инноваций и подготовки молодых специалистов (диспетчеров УВД, механиков, пилотов и т. д.) и как средство контактов для людей по всей Европе.

Соразмерное и эффективное устранение рисков безопасности полетов GA является стратегическим приоритетом. В период с 2010 по 2019 гг. в Европе в результате авиационных происшествий с рекреационными самолетами, т. е. легкими самолетами, используемыми для некоммерческих полетов, с МТОМ менее 5700 кг, погибли от 91 до 132 человек в год, при среднем показателе 106,8 смертельных случаев в год за предыдущее 10-летие. Эти данные не включают авиационные происшествия со смертельным исходом, связанные со сверхлегкими самолетами, планерами и аэростатами. Такие показатели делают его одним из авиационных секторов с наибольшим числом погибших за год. В 2020 году при рекреационных полетах воздушных судов имело место 58 авиационных происшествий со смертельным исходом, в результате которых погибли 97 человек. В 2020 году зафиксировано уменьшение на 7% числа авиационных происшествий со смертельным исходом по сравнению со средним показателем за 10 лет. Показатель уменьшения числа авиационных происшествий без смертельного исхода на 2% ниже среднего показателя за 10 лет. Однако количество серьезных инцидентов в 2020 году более чем вдвое превышает средний показатель за 10 лет. В предыдущее десятилетие зарегистрировано на 9% меньше тяжелых телесных повреждений по сравнению с предыдущим десятилетием. В 2020 году зафиксировано 16 случаев смертельного исхода при полетах планеров. Это значительное уменьшение по сравнению с 10-летним средним показателем. Однако количество тяжелых телесных повреждений в 2020 году более чем в два раза превышает средний показатель за 10 лет. Зарегистрировано более чем на 9% меньше тяжелых телесных повреждений, чем в предыдущем десятилетии. В 2020 году имело место 16 смертельных исходов при полетах планеров. Это на 9% ниже, чем количество тяжелых телесных повреждений за предыдущее десятилетие. В 2020 году зарегистрировано 16 погибших в результате полетов планеров. Это значительное уменьшение по сравнению со средним показателем за 10 лет. Однако количество тяжелых телесных повреждений несколько выше среднего показателя за 10 лет. Пандемия COVID-19 оказала существенное влияние на полеты планеров. В частности, за период с марта по май 2020 года имело место значительное сокращение числа полетов. При полетах аэростатов в 2020 году зарегистрировано 3 авиационных происшествия со смертельным исходом с тремя погибшими, 16 авиационных происшествий без смертельного исхода и 2 серьезных инцидента. Эти цифры несколько ниже средних показателей за предыдущее десятилетие.

Из-за отсутствия сводных данных (например, о совокупном количестве летных часов) трудно дать точную оценку эволюции показателей безопасности полетов в авиации общего назначения. Тем не менее, вышеприведенные статистические данные оправдывают различные инициативы и усилия, уже предпринимаемые, осуществляемые или планируемые, по уменьшению рисков, приводящих к этим случаям со смертельным исходом; более подробно об этом рассказывается на последующих страницах

Процесс управления рисками для безопасности полетов в Европе позволил определить следующие три основных ключевых области риска для легких самолетов, не выполняющих коммерческих полетов (МТОМ менее 5700 кг).

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Сложное пространственное положение воздушного судна	Столкновение с землей	Столкновение с препятствием в полете

Для планеров три основных KRA указаны ниже.

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Сложное пространственное положение воздушного судна	Столкновение с землей	Столкновение с препятствием в полете

Вопросы безопасности полетов, которым присвоен приоритет 1, классифицируются следующим образом:

- управление траекторией захода на посадку;
- столкновение в воздухе;
- неполный старт с помощью лебедки;
- надежность систем;
- принятие решений и планирование в полете.

Три основных KRA при полетах аэростатов показаны ниже.

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Столкновение с препятствием в полете	Посадка аэростата	Пожар и задымление

5.5.1 Системные механизмы реализации

В данном разделе рассматриваются общесистемные или переходные проблемы, которые влияют на авиацию общего назначения в целом и/или которые являются общими для нескольких областей рисков безопасности полетов. В сочетании с иницирующими событиями такие "сквозные" факторы могут играть важную роль в инцидентах и авиационных происшествиях. С другой стороны, они также предлагают возможности для повышения уровня безопасности полетов в различных областях риска.

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Авиация общего назначения/рекреационные полеты

EUR.SPT.0058	Правила эксплуатации планеров и аэростатов	
<i>Установить систему правил производства полетов планеров и аэростатов в качестве единственного нормативного ориентира для таких полетов, которые эффективно и пропорционально учитывают особенности таких полетов и связанные с ними риски</i>		
Статус	<i>текущее</i>	
Ссылка(и)	<i>регламент (ЕС) 2018/1976 и решение ED 2019/001/R EASA, опубликованные 28/01/2019 (Планеры)</i>	
	<i>регламент (ЕС) 2018/395 и решение ED 2018/004/R EASA, опубликованные 08/04/2019 (Аэростаты)</i>	
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>эксплуатанты воздушных судов – планеры, эксплуатанты воздушных судов – аэростаты</i>	
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)		Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>		<i>I квартал 2024 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>n/a</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу		Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>		<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. *Авиация общего назначения/рекреационные полеты*

EUR.SPT.0059	Летная подготовка
<i>Разработать материалы по популяризации вопросов безопасности полетов, нацеленные на более эффективное использование и максимальный вклад в повышение безопасности полетов в результате проведения один раз в два года проверочных полетов с проверяющими и контрольной подготовки с пилотами-инструкторами, учитывающих различия между типами воздушных судов</i>	
Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS SPT.0083</i>
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>рекреационная авиация – самолеты – некоммерческие полеты</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Материал по популяризации вопросов безопасности полетов</i>	<i>IV квартал 2023 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ	
<i>Сроки продлены</i>	
МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг данных по GA в рамках ежегодных обзоров вопросов безопасности полетов</i>	<i>Количество авиационных происшествий/инцидентов в GA</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
Действия по обеспечению безопасности полетов. *Авиация общего назначения/рекреационные полеты*

EUR.SPT.0060	Повышение уровня безопасности полетов путем совершенствования технологий
<i>Поощрять установку и использование современных технических средств (например, устройств получения метеорологической информации, движущихся карт, средств защиты диапазона режимов полета, приложений для планшетов, систем предупреждения, указателей угла атаки и т. д.)</i>	
Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	https://www.easa.europa.eu/community/topics/easa-ga-safety-award
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП</i>
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>рекреационная авиация – самолеты – некоммерческие полеты</i>
Ответственные стороны	<i>государства</i>
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Кампания популяризации и программы стимулирования</i>	<i>IV квартал 2023 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ	
<i>n/a</i>	
МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг данных по ГА в рамках ежегодных обзоров состояния безопасности полетов</i>	<i>Количество авиационных происшествий/инцидентов в ГА</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Авиация общего назначения/рекреационные полеты

EUR.SPT.0061	Совершенствование системы распространения сообщений, касающихся безопасности полетов
---------------------	---

Усовершенствовать систему распространения материалов популяризации вопросов безопасности полетов и учебных материалов полномочными органами, ассоциациями, аэроклубами, страховыми компаниями, работающими с пилотами-инструкторами и/или пилотами, с помощью таких средств, как практикумы по безопасности полетов и дни/вечера безопасности полетов

Статус	<i>текущее – на постоянной основе</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS MST.0025</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>рекреационная авиация – самолеты – некоммерческие полеты</i>
Ответственные стороны	<i>государства</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Практикумы по безопасности полетов и дни/вечера безопасности полетов</i>	<i>на постоянной основе</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

n/a

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг данных по ГА в рамках ежегодных обзоров состояния безопасности полетов</i>	<i>Количество авиационных происшествий/инцидентов в ГА</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. *Авиация общего назначения/рекреационные полеты*

EUR.SPT.0062	Формирование культуры беспристрастности в авиации общего назначения/рекреационной авиации	
<i>ВГА должны включить в свои ГосПБП положения о культуре беспристрастности в авиации общего назначения/рекреационной авиации, чтобы поощрять представление данных о происшествиях и способствовать позитивному отношению к вопросам безопасности полетов</i>		
Статус	<i>текущее – на постоянной основе</i>	
Ссылка(и)	<i>n/a</i>	
Зависимости	<i>цель 3 ГПБП EPAS MST.0027 IE-REST/TS/02 "Создание и внедрение эффективных систем обязательной и добровольной отчетности о происшествиях в области безопасности полетов в государствах и отрасли"</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>рекреационная авиация – самолеты – некоммерческие полеты</i>	
Ответственные стороны	<i>государства</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	<i>Положения о содействии и популяризации культуры беспристрастности в рамках ГосПБП/SPAS</i>	Сроки <i>на постоянной основе</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>n/a</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	<i>Мониторинг данных, связанных с авиацией общего назначения, в рамках ежегодных обзоров в области безопасности полетов</i>	Сопутствующие SPI <i>Количество авиационных происшествий/инцидентов в GA</i>

5.5.2 Сохранение контроля

В настоящем разделе рассматриваются такие темы, как летное мастерство, осведомленность пилота и управление сложным пространственным положением воздушного судна или сваливанием при взлете, в полете или во время захода на посадку и посадки, предполетная подготовка, прерывание взлета и уход на второй круг. Сохранение контроля предотвращает авиационные происшествия, связанные с потерей управления. Потеря управления, как правило, происходит из-за того, что самолет переходит в режим полета за пределами своего обычного диапазона режимов полета, что создает элемент неожиданности для соответствующего летного экипажа. Авиационные происшествия, вызванные потерей управления, случаются часто и бывают очень серьезным.

EUR.SPT.0063 Кампания по вопросам сохранения контроля

Начать кампанию по вопросу сохранения контроля, включающую такие темы, как летно-технические характеристики воздушных судов, предполетная подготовка и управление полетом, роль угла атаки, контроль факторов угрозы и ошибок (КУО), предупреждение попадания самолета в сложные пространственные положения и сваливание и вывод из них, а также управление элементами неожиданности и фактором испуга.

На веб-сайте EASA доступны следующие материалы по вопросам популяризации безопасности полетов:

- Потеря управления (LOC-I).
- Потеря управления (LOC-I) при заходе на посадку и посадке.
- Потеря управления (LOC-I) при взлете.
- Разворот на посадочную прямую при боковом ветре

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/flying-safely/loss-of-control https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/flying-safely/loss-of-control-in-approach-and-landing https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/flying-safely/loss-control-take-off https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/sunny-swift-crosswind-final-turn
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП IE-REST/PT/03 "Уменьшение количества авиационных происшествий при LOC-I"</i>
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>рекреационная авиация – самолеты –некоммерческие полеты</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Кампания по популяризации вопросов безопасности полетов</i>	<i>IV квартал 2023 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Дополнительное продление сроков

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг данных, связанных с авиацией общего назначения, в рамках ежегодного процесса рассмотрения состояния безопасности полетов</i>	<i>Количество авиационных происшествий/инцидентов в GA</i>

5.5.3 Действия в неблагоприятных погодных условиях

В настоящем разделе рассматриваются такие темы, как переход к полету в ПМУ, полет в условиях обледенения, обледенения карбюратора и при неблагоприятных погодных условиях. Условия погоды являются важным фактором, способствующим авиационным происшествиям в авиации общего назначения, часто связанным с тем, что пилоты недооценивают риски изменения условий погоды до взлета и во время полета по мере их ухудшения. Действия при неблагоприятных погодных условиях могут увеличить нагрузку на пилота и повлиять на ситуационную осведомленность и управляемость воздушного судна. Также это может повлиять на процесс принятия решений, поскольку отклонение от плана продолжения полета может привести к тому, что пилоты будут продолжать стремиться достичь запланированного места назначения, несмотря на угрожающие условия погоды.

EUR.SPT.0064	Осведомленность пилотов об условиях погоды
---------------------	---

Подготовить материалы (видео), посвященные таким темам, как осведомленность об условиях погоды, предполетная подготовка, управление полетом и разбор полетов, использование полетно-информационного обслуживания (FIS), преимущества использования современных технологий, в том числе систем информации о погоде в кабине экипажа (включая интегрированные GPS, мобильные устройства, подключенные к сети 4G и т. д.), связь с УВД, непреднамеренный переход к полету в ПМУ, КУО и человеческий фактор (HF)

Статус	<i>текущее</i>
---------------	----------------

Ссылка(и)	https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/sunny-swift-weather-briefing-process https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/sunny-swift-density-altitude https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/sunny-swift-weather-radar-information https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/sunny-swift-winter-planning <i>ГПБП SEI (отрасль) – Минимизировать факторы, способствующие авиационным происшествиям и инцидентам в результате LOC-I</i>
------------------	--

Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS SPT.0087</i>
--------------------	--------------------------------------

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>рекреационная авиация – самолеты – некоммерческие полеты</i>
---	---

Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>
------------------------------	-------------------------

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Кампания популяризации вопросов безопасности полетов</i>	<i>IV квартал 2023 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Дополнительно продлены сроки

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг данных, относящихся к авиации общего назначения, в рамках ежегодных обзоров состояния безопасности полетов</i>	<i>Количество авиационных происшествий/инцидентов в авиации общего назначения</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. *Авиация общего назначения/рекреационные полеты*

EUR.SPT.0065	Популяризация полетов по приборам для пилотов авиации общего назначения/рекреационной авиации	
<i>Способствовать облегчению доступности полетов по правилам полетов по приборам для пилотов авиации общего назначения, чтобы обеспечить реализацию связанных с этим преимуществ в области безопасности и эффективности полетов по всей Европе</i>		
Статус	<i>текущее</i>	
Ссылка(и)	<i>соответствующий информационный материал EASA "Sunny swift":</i> https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/sunny-swift-easier-and-safer-flying-ifr https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/sunny-swift-weather-radar-information https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/sunny-swift-taf-what-it-means-practice	
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS SPT.0088</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>рекреационная авиация – самолеты – некоммерческие полеты</i>	
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)		Сроки
<i>Материал для популяризации вопросов безопасности полетов</i>		<i>IV квартал 2022 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>n/a</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу		Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг данных, связанных с авиацией общего назначения, в рамках ежегодных обзоров состояния безопасности полетов</i>		<i>Количество авиационных происшествий/инцидентов в авиации общего назначения</i>

5.5.4 Предотвращение столкновений в воздухе

В настоящем разделе рассматриваются такие темы, как сложность воздушного пространства, нарушение правил использования воздушного пространства и использование технологий. Статистика показывает, что риски МАС влияют как на начинающих, так и на опытных пилотов, и могут возникать на всех этапах полета и на любых высотах. Тем не менее, подавляющее большинство таких рисков возникает в дневное время и в отличных метеорологических условиях. Столкновение более вероятно там, где сосредоточено большое число воздушных судов, особенно вблизи аэродромов. Нарушение правил использования воздушного пространства воздушными судами авиации общего назначения в пределах контролируемого воздушного пространства представляет собой серьезный риск для безопасности полетов.

Данный раздел сохранен для будущих действий.

5.5.5 Управление полетом

В настоящем разделе рассматриваются такие темы, как навигация, регулирование расхода топлива, осведомленность о близости земли и препятствии, а также вынужденные посадки. Большинство авиационных происшествий являются результатом действий пилота, в том числе решений, принятых при подготовке к полету, или из-за меняющихся обстоятельств во время полета. Решения пилотов, в том числе их способность определять приоритеты рабочей нагрузки, влияют на безопасность полета воздушного судна и выживание находящихся на его борту лиц.

EUR.SPT.0066	Регулирование расхода топлива для пилотов
---------------------	--

Подготовить и распространить членам сообщества имеющиеся материалы по регулированию расхода топлива

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>соответствующий информационный материал EASA "Sunny swift": https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/sunny-swift-fuel-caution-light</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>рекреационная авиация – самолеты – некоммерческие полеты</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Информационный материал по вопросам безопасности полетов</i>	<i>IV квартал 2023 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Продлены сроки

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг данных, относящихся к авиации общего назначения, в рамках ежегодных обзоров состояния безопасности полетов</i>	<i>Количество авиационных происшествий/инцидентов в авиации общего назначения</i>

EUR.SPT.0093

Улучшение прослеживаемости воздушного движения (авиация общего назначения)

Прослеживаемость (или прослеживаемость в полете на основе электронных технологий) определяется как способность передавать во время полета в реальном времени данные о местоположении воздушного судна и/или получать, обрабатывать и отображать данные о местоположении других воздушных судов с целью повысить уровень ситуационной осведомленности пилотов в отношении окружающей обстановки. Для этого могут использоваться разнообразные технологии и решения на борту или на земле, которые позволяют пользователям воздушного пространства и другим заинтересованным сторонам иметь более полное представление о присутствии других воздушных судов поблизости от них или в данном воздушном пространстве.

Технические разработки в области несертифицированных устройств/систем предупреждения столкновений и информирования о движении могут значительно уменьшить риск столкновения в воздухе воздушных судов, выполняющих неконтролируемый полет. Тем не менее, такие системы не всегда могут быть совместимыми.

Следует способствовать и содействовать установке устройств обеспечения прослеживаемости воздушного движения на всех воздушных судах авиации общего назначения, зарегистрированных в регионе EUR/NAT, и их использованию на основе допустимых расходов.

Настоящее действие призвано способствовать осуществлению инициатив, повышающих интероперабельность устройств/систем повышения прослеживаемости, с использованием материалов EASA по популяризации вопросов безопасности полетов и с учетом результатов соответствующих исследовательских проектов EASA (см. действия EPAS RES.0021, RES.0031 и RES.0032 в издании EPAS 2020–2024).

Статус	<i>новое</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>EPAS SPT.0119</i>
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>пилоты, эксплуатанты воздушных судов, ВГА, ПАНО, промышленность (например, изготовители бортового оборудования)</i>
Ответственные стороны	<i>государства, ассоциации авиации общего назначения и федерации авиационного спорта</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Кампания популяризации безопасности полетов</i>	<i>2022–2024</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

n/a

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

EUR.SPT.0094	Структура воздушного пространства, сложность воздушного пространства и плотность движения
---------------------	--

Государствам следует рассматривать и популяризировать передовые практики по определению структуры воздушного пространства, способствующие снижению уровня "сложности воздушного пространства" и "плотности движения" с целью уменьшения рисков столкновений в воздухе воздушных судов, выполняющих неконтролируемое движение, в том числе из-за изменений в районе национальных границ.

Государствам следует рассматривать факторы "сложности воздушного пространства" и "плотности воздушного движения" как влияющие на безопасность полетов при изменениях в воздушном пространстве, затрагивающих неконтролируемое движение, включая изменения в районе национальных границ.

Информационный материал EASA в области безопасности полетов по данной тематике планируется выпустить в 2022/2023 гг.

Статус	<i>новое</i>
Ссылка(и)	<i>европейский план действий по уменьшению риска нарушения порядка использования воздушного пространства (EAPAIRR)</i>
Зависимости	<i>EPAS SPT.0120 EPAS MST.0038</i>
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>пилоты, эксплуатанты воздушных судов (СА), ПАНО, промышленность (например, изготовители бортового оборудования)</i>
Ответственные стороны	<i>государства</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Кампания популяризации вопросов безопасности полетов</i>	<i>2023/2024</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ	
<i>n/a</i>	

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

5.6 Проектирование и изготовление

Данная глава включает все действия, которые имеют отношение к проектированию и изготовлению.

Усовершенствования в области проектирования и изготовления могут ограничивать вероятность и/или серьезность технических отказов. Многие авиационные происшествия со смертельным исходом связаны с какой-либо технической неисправностью, которая во многих случаях не устраняется должным образом во время полета, что делает ее предпосылкой других типов авиационных происшествий. Это не обязательно означает, что технический отказ был непосредственной причиной авиационного происшествия – только то, что отказ компонента системы был выявлен в последовательности событий в ряде серьезных инцидентов и авиационных происшествий за последние годы. Технические отказы в этом контексте приводят к неэффективному управлению не катастрофическим техническим отказом со стороны летного экипажа. Речь при этом может идти об отказе двигателя, отказе системы бортового электронного оборудования или какой-либо другой устранимый технический отказ. Причина авиационного происшествия обычно является результатом комбинации обстоятельств и событий, которые могут быть поняты только после ознакомления с отчетом о расследовании.

EUR.RMT.0067 Уменьшение количества выездов за пределы ВПП

Целью этой задачи является повышение уровня безопасности полетов за счет снижения числа RE путем обязательного использования имеющихся на самолете технологий, которые позволяют измерять оставшуюся длину взлетно-посадочной полосы и, таким образом, поддерживать процесс принятия решений пилотами. Уделять больше внимания целям безопасности полетов в контексте риска RE, обеспечивая при этом большую гибкость с точки зрения проектных решений. Средства для достижения этой цели будут описаны в техническом стандарте, совместно разрабатываемом отраслью и ВГА при поддержке международных органов по стандартизации (таких как EUROCAE)

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>Генеральный план ОрВД, уровень 3 – план (2019): SAF11 – Повышение безопасности операций на ВПП посредством предупреждения выездов за пределы ВПП регламент (ЕС) 2020/1159 от 05/08/2020²⁶</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0570 (завершено)</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>обладатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, организации, ответственные за типовую конструкцию воздушного судна, двигателей, воздушных винтов или агрегатов в соответствии с Приложением 8 ИКАО, заявители, желающие получить TC/STC в соответствии с Приложением 8 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>IV квартал 2023 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Продлены сроки

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>Мониторинг процентной доли авиационных происшествий в этих ключевых областях риска</i>	<i>EUR.SPI.1.1.04</i>

²⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1159>.

5.7 Техническое обслуживание и управление поддержанием летной годности

Данная глава включает все действия, которые имеют отношение к техническому обслуживанию и управлению поддержанием летной годности.

Как и в случае усовершенствований в области проектирования и изготовления, усовершенствования технического обслуживания могут ограничивать вероятность и/или серьезность технических отказов. Многие авиационные происшествия со смертельным исходом связаны с какой-либо технической неисправностью, которая во многих случаях не устраняется должным образом во время полета, что делает ее предпосылкой других типов авиационных происшествий. Это не обязательно означает, что технический отказ был непосредственной причиной авиационного происшествия – только то, что отказ компонента системы был выявлен в последовательности событий в ряде серьезных инцидентов и авиационных происшествий за последние годы. Работа с техническими отказами в этом контексте означает неэффективное управление не катастрофическими техническими отказами со стороны летного экипажа. Речь при этом может идти об отказе двигателя, отказе системы бортового электронного оборудования или какой-либо другой устранимый технический отказ. Причина авиационного происшествия обычно является результатом комбинаций обстоятельств и событий, которые могут быть поняты только после ознакомления с отчетом о расследовании.

Некоторые существующие требования либо неэффективны, либо несоразмерны соответствующим рискам.

EUR.RMT.0068	Функции и обязанности сертифицирующего персонала по техническому обслуживанию и вспомогательного персонала
---------------------	---

Внедрить принципы повышения надежности процесса сертификации технического обслуживания, устраняя потенциальные "пробелы в безопасности полетов" путем уточнения роли и обязанностей сертифицирующего персонала, вспомогательного персонала и "выпускающего" персонала в ходе как оперативного, так и базового технического обслуживания

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0097</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>утвержденные организации по техническому обслуживанию</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Измененная нормативно-правовая база</i>	<i>IV квартал 2024 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ
<i>n/a</i>

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

EUR.RMT.0069	Технические записи
<i>Уточнение критериев недопущения появления неполных записей. Неполные записи могут привести к неправильной оценке статуса летной годности изделия с последующим риском для безопасности полетов, разработки концепции "отслеживания происхождения", отслеживания компонентов и использования устройств радиочастотной идентификации (RFID)</i>	
Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>регламент (ЕС) 2019/1383 от 08/07/2019 решение ED 2020/002/R EASA от 13/03/2020</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0276 (завершено)</i>
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>обладатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, утвержденные организации по техническому обслуживанию</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Измененная нормативно-правовая база</i>	<i>II квартал 2022 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ	
<i>Добавлена ссылка на решение ED EASA (AMC и GM к регламенту (ЕС) 2019/1383)</i>	
МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

EUR.RMT.0070	Контрольные полеты после технического обслуживания (MCF)	
<i>Установить эксплуатационные требования и критерии компетентности персонала для выполнения контрольных полетов после технического обслуживания с целью снижения вероятности инцидентов и авиационных происшествий при полетах такого типа. Это касается не только обладателей СЭ, но также любого эксплуатанта, выполняющего такие полеты</i>		
Статус	<i>текущее</i>	
Ссылка(и)	<i>регламент (ЕС) 2019/1384 от 04/09/2019 решение ED 2019/019/R EASA от 17/09/2019</i>	
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>эксплуатанты воздушных судов, утвержденные организации по техническому обслуживанию</i>	
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	Сроки	
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>IV квартал 2023 г.</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Продлены сроки</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI	
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	

EUR.SPT.0071	Разработка нового материала по популяризации вопросов безопасности полетов, посвященного важным аспектам безопасности вопросов в контексте технического обслуживания
---------------------	---

Разработать новый материал по популяризации вопросов безопасности полетов по важным аспектам безопасности полетов в контексте технического обслуживания. Такие важные аспекты безопасности полетов должны определяться на основе серьезных рисков, выявленных в процессе управления рисками для безопасности полетов, расследования авиационных происшествий/серьезных инцидентов и анализа данных заинтересованных сторон

Статус	<i>текущее – на постоянной основе</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS SPT.0104</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>ВГА, утвержденные организации по техническому обслуживанию</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Брошюры, видеоматериалы, веб-страницы и/или приложения</i>	<i>на постоянной основе</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ
<i>n/a</i>

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

5.8 Организация воздушного движения/аэронавигационное обслуживание

До сих пор не имеется согласованных правил, основанных на SARPS ИКАО и позволяющих обеспечить соответствие основным требованиям применительно к ATM/ANS. Такие правила должны обеспечивать успешное проектирование, изготовление и установку систем ATM/ANS и их компонентов. В противном случае достижение общих целей ATM/ANS может быть поставлено под угрозу.

Это может повлечь за собой включение дополнительных требований, касающихся разработки схем полетов, ОВД, AIS/AIM. Безопасное и экономически эффективное обеспечение ATM/ANS также должно способствовать согласованной оценке соответствия их вспомогательных систем и компонентов, с тем чтобы во время предполагаемой операции задействованное оборудование функционировало так, как ожидается. Следует также учесть вопросы внедрения систем и компонентов ATM/ANS, особенно связанные с отсутствием функциональной совместимости и характеристик, которые могут повлиять на выполнение полетов.

В европейском процессе управления рисками для безопасности полетов определены следующие три приоритетные KRA для ATM/ANS.

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Столкновение в воздухе	Столкновение на ВПП	Выезд за пределы ВПП

EUR.RMT.0072	Технические требования и эксплуатационные правила проектирования структуры воздушного пространства, включая разработку схем полетов
---------------------	--

Разработка необходимых организационных и технических требований к проектированию структуры воздушного пространства. По сути, задача состоит в том, чтобы установить требования к разработке схем полетов и маршрутов ОВД, поддержать выполнение операций на основе PBN и оценить необходимость их распространения в других структурах воздушного пространства и при разработке схем полетов. Это будет включать анализ необходимости включения процедур проектирования структуры воздушного пространства в систему сертификации средств ATM/ANS.

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>регламент (ЕС) 2018/1048 от 18/072018 генеральный план ОрВД, уровень 3 – план (2019): NAV03.1 – RNAV1 в операциях ТМА генеральный план ОрВД, уровень 3 – план (2019): NAV03.2 – RNP1 в операциях ТМА генеральный план ОрВД, уровень 3 – план (2019): NAV10 – схемы захода на посадку по RNP на ВПП, оборудованных для точного захода на посадку</i>
Зависимости	<i>цель 2 ГПБП цель 6 ГПБП EPAS RMT.0445</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>ВГА, обладатели СЭ в соответствии с Приложением 6 ИКАО, поставщики аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО, эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>IV квартал 2023 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ
<i>Дополнительно продлены сроки</i>

МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

EUR.RMT.0073	Гармонизация требований к обслуживанию воздушного движения
<i>Перенос соответствующих положений ИКАО по ОВД, содержащихся в Приложении 11 и других применимых Приложениях и документах ИКАО. Цель состоит в том, чтобы создать механизм, обеспечивающий достаточный уровень гармонизации во всем регионе EUR путем сочетания обязательных и гибких требований с соразмерными и экономически эффективными правилами</i>	
Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>регламент (ЕС) 2020/469 от 14/02/2020 решения ED 2020/007/R и 2020/017/R EASA</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП цель 2 ГПБП EPAS RMT.0464 (завершено)</i>
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>ВГА, эксплуатанты воздушных судов в соответствии с Приложением 6 ИКАО, поставщики аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО, диспетчеры УВД, эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО, пилоты и профсоюзы</i>
Ответственные стороны	<i>государства</i>
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Действующий механизм согласования</i>	<i>IV квартал 2023 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ	
<i>Сроки продлены</i>	
МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

EUR.RMT.0074	Оценка изменений функциональных систем поставщиками услуг ATM/ANS и контроля этих изменений со стороны ВГА	
<i>Разработка необходимых требований и инструктивных материалов для поставщиков услуг и ВГА</i>		
Статус	<i>текущее</i>	
Ссылка(и)	<i>регламент (ЕС) 2017/373 от 01/03/2017 решения ED 2017/001/R от 08/03/2017 EASA и 2019/022/R от 30/10/2019 EASA</i>	
Зависимости	<i>цель 6 ГПБП EPAS RMT.0469 (завершено)</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>ВГА, поставщики аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО</i>	
Ответственные стороны	<i>государства</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	Сроки	
<i>Нормативно-правовая база с изменениями, имеющийся в наличии инструктивный материал</i>	<i>IV квартал 2023 г.</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>Сроки дополнительно продлены</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI	
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	

EUR.RMT.0075	Технические требования и эксплуатационные процедуры для служб аэронавигационной информации и управления аэронавигационной информацией
---------------------	--

Разработка необходимых согласованных требований и инструктивного материала по предоставлению аэронавигационной информации и данных, главным образом на основе переноса положений Приложения 15 ИКАО и Приложения 4 ИКАО

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>генеральный план ОрВД, уровень 3 – План (2019): ITY-ADQ – Обеспечить качество аэронавигационных данных и аэронавигационной информации регламент (ЕС) 2020/469 от 14/02/2020</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП цель 2 ГПБП действие EPAS RMT.0477 (завершено)</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>ВГА, эксплуатанты воздушных судов в соответствии с Приложением 6 ИКАО, поставщики аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО и эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>государства</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>IV квартал 2022 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Продлены сроки

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

EUR.SPT.0076	Разработка нового материала по популяризации безопасности полетов, касающегося важных проблем безопасности полетов при организации воздушного движения	
<i>Разработать новый материал по популяризации безопасности полетов, касающийся важных проблем безопасности полетов при ОрВД. Такие важные проблемы безопасности полетов должны быть определены на основании серьезных рисков, выявленных в процессе управления факторами риска для безопасности полетов, расследования авиационных происшествий/серьезных инцидентов и анализа материалов от заинтересованных сторон</i>		
Статус	<i>текущее – на постоянной основе</i>	
Ссылка(и)	<i>n/a</i>	
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS SPT.0103</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>эксплуатанты воздушных судов в соответствии с Приложением 6 ИКАО, поставщики аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО</i>	
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	Сроки	
<i>Брошюры, видеоматериалы, веб-страницы и/или приложения</i>	<i>на постоянной основе</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>n/a</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI	
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	

5.9 Аэродромы

Настоящая глава посвящена вопросам проектирования и эксплуатации аэродромов, а также эксплуатантам аэродромов. Действия, описанные в этой главе, касаются безопасности полетов с точки зрения разработки и поддержания нормативно-правовой базы, соразмерной сложности мероприятий на ADR и управлению потенциальными рисками.

Действия, описанные в настоящей главе, направлены на обеспечение соответствия требованиям SARPS ИКАО и согласованного подхода, который будет поддерживать свободное перемещение услуг в государствах региона EUR NAT.

В европейском процессе управления рисками для безопасности полетов определены следующие три приоритетных KRA для аэродромов и наземного обслуживания.

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Повреждение на земле	Сложное пространственное положение воздушного судна	Столкновение с ВПП

EUR.RMT.0077 Требования к сертификации вертодромов для ПВП, расположенных на международных аэродромах

Обеспечить единообразный высокий уровень безопасности полетов на аэродромах, приведя применимые нормативные положения в соответствие с требованиями тома II Приложения 14 ИКАО "Вертодромы"; разработать необходимые стандарты сертификации и инструктивный материал по проектированию и, при необходимости, эксплуатации и контроля вертодромов, оборудованных для полетов по правилам визуальных полетов (ПВП), расположенных на международных аэродромах.

Статус *текущее*

Ссылка(и) *регламент (ЕС) No 139/2014 от 12/02/2014
решение ED 2019/012/R EASA от 23/05/2019*

Зависимости *цель 2 ГПБП
цель 6 ГПБП*

Соответствующие заинтересованные стороны *эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом II Приложения 14 ИКАО*

Ответственные стороны *государства/EASA*

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Действующие стандарты сертификации и инструктивный материал</i>	<i>IV квартал 2022 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Сроки продлены

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

EUR.RMT.0078 Безопасность операций на ВПП

Глобальные планы действий по предупреждению несанкционированных выездов на ВПП (GAPPRI) и выездов на пределы ВПП (GAPPRE) содержат несколько рекомендаций для ВГА, эксплуатантов аэродромов и EASA по снижению таких рисков. Эти действия должны быть рассмотрены на предмет включения в соответствующие нормативные положения. При этом предусматривается пересмотр и обновление соответствующих правил и инструктивного материала с целью внесения соответствующих изменений в Приложение 14 и PANS- Аэродромы.

Примечание:

Решение ED 2021/003/R EASA изменяет приемлемые методы установления соответствия (AMC) и инструктивный материал (GM) к Приложению I (Определения), Приложению II (часть ADR.AR), Приложению III (часть ADR.OR) и Приложению IV (часть ADR.OPS) к регламенту (EC) 139/2014.

Решение ED 2021/004/R EASA обновляет технические требования к сертификации (CS) и инструктивный материал (GM) по проектированию аэродромов (CS-ADR-DSN) в соответствии с разработками Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и другими техническими усовершенствованиями в целях поддержания высокого и единообразного уровня операций при проектировании аэродромов

Статус	текущее
Ссылка(и)	ГПБП SEI (государства) – Ослабление сопутствующих факторов риска RE и RI; генеральный план ОрВД, уровень 3 – План (2019): SAF11 – Повышение безопасности операций на ВПП посредством предупреждения выездов за пределы ВПП генеральный план ОрВД, уровень 3 – План (2019): INF07 – Электронные данные о местности и препятствиях (e-TOD) решение ED 2021/003/R EASA от 04/03/2021 решение ED 2021/004/R EASA от 04/03/2021
Зависимости	цель 1 ГПБП EPAS RMT.0703 (завершено) IE-REST/RSG/02 "Создание местной группы по безопасности операций на ВПП"

Соответствующие заинтересованные стороны	ВГА, обладатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО (рекреационная авиация – самолеты – некоммерческие полеты), поставщики аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО и эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО
Ответственные стороны	государства/EASA

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
Нормативно-правовая база с изменениями	IV квартал 2022 г.

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Сроки продлены, описание задачи уточнено

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
Мониторинг процентной доли авиационных происшествий в этих ключевых областях риска	EUR.SPI.1.1.04

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Аэродромы

EUR.RMT.0079 Добавление нового требования по обращению с опасными грузами на аэродромах

Установить соответствующие нормативные требования для эксплуатантов аэродромов, предусматривающие определение надлежащих зон для хранения опасных грузов, установление методов хранения, доставки и разгрузки и обработки опасных грузов на аэродроме. Включить требование к эксплуатантам аэродромов о подготовке своего персонала по вопросам обращения с опасными грузами в случае, если эксплуатант аэродрома выступает в качестве субподрядчика (агента по обработке) авиаэксплуатантов

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП и цель 2 ГПБП EPAS RMT.0728</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>2024</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Сроки продлены для приведения в соответствие с EPAS 2022–2026

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Аэродромы

EUR.RMT.0080	Предоставление аэронавигационных данных эксплуатантам аэродрома	
<i>Пересмотр и обновление соответствующих правил и инструктивного материала с целью включения положений главы 2 Приложения 14 ИКАО и положений Приложения 15 ИКАО в отношении предоставления аэронавигационных данных эксплуатантам аэродрома</i>		
Статус	<i>текущее</i>	
Ссылка(и)	<i>генеральный план ОрВД, уровень 3 – План (2019): INF07 – Электронные данные о местности и препятствиях (e-TOD) генеральный план ОрВД, уровень 3 – План (2019): ITY-ADQ – Обеспечивать качество аэронавигационных данных и аэронавигационной информации</i>	
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0722</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО</i>	
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)		Сроки
<i>Сроки продлены для приведения в соответствие с EPAS 2022-2026.</i>		<i>2023</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>n/a</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу		Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>		<i>n/a</i>

EUR.SPT.0081	Разработка нового материала по популяризации вопросов безопасности полетов по важным аспектам безопасности операций в сфере аэродромного и наземного обслуживания	
<p><i>Разработать новый материал по популяризации вопросов безопасности полетов по важным аспектам безопасности операций в сфере аэродромного и наземного обслуживания. Такие важные аспекты безопасности полетов должны определяться на основе информации о серьезных рисках, выявленных в процессе управления рисками для безопасности полетов, отчетов об авиационных происшествиях/серьезных инцидентах и материалов от заинтересованных сторон EASA</i></p>		
Статус	<i>текущее – на постоянной основе</i>	
Ссылка(и)	<i>n/a</i>	
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS SPT.0102 IE-REST/RSG/02 "Создание местной группы по безопасности операций на ВПП"</i>	
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>ВГА, обладатели сертификата эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, поставщики аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО и эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО</i>	
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>	
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
Результат(ы)	Сроки	
<i>Брошюры, видеоматериалы, веб-страницы и/или приложения</i>	<i>на постоянной основе</i>	
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ		
<i>n/a</i>		
МОНИТОРИНГ		
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI	
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	

EUR.SPT.0095 **Меры противодействия возникновению инцидентов, создаваемых UAS, на аэродромах**

Государствам следует поддерживать действия эксплуатантов аэродромов, поставщиков ОВД и эксплуатантов воздушных судов по предотвращению и управлению инцидентами в результате несанкционированных полетов UAS вблизи аэродромов, стремясь в то же время сводить к минимуму нарушения в работе.

EASA выступает в качестве координатора на европейском уровне по реализации плана действий по противодействию дронам (C-UAS), пять задач которого включают подготовку информационных материалов и инструктивных указаний по безопасности полетов для информирования общественности и повышения осведомленности в целях снижения частоты ненадлежащего использования UAS в районе аэродромов, подготовку аэродромов для уменьшения таких рисков, оценку рисков для безопасности полетов и обеспечение надлежащего учета мер C-UAS в глобальном контексте безопасности полетов, а также надлежащей отчетности об инцидентах.

Уже подготовлены следующие материалы:

- https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/easa_printmotif01_version005.pdf
- <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/infographics-drones>
- https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/drone_incident_management_at_aerodromes_part1_website_suitable.pdf

Статус	<i>новое</i>
Ссылка(и)	<i>цель № 2 плана действий EPAS по C-UAS: Подготовить аэродром к уменьшению рисков в результате несанкционированного использования дронов (действие завершено)</i>
Зависимости	<i>EPAS SPT.0091</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>ВГА, эксплуатанты UAS (физические и юридические лица), изготовители UAS, сообщество пилотируемой авиации, сообщество авиационных моделей, поставщики аэронавигационного обслуживания/служб организации воздушного движения в соответствии с Приложением 11 ИКАО, поставщики обслуживания U-space, эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО, все пользователи воздушного пространства</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>План мероприятий по противодействию опасности, создаваемой UAS, для включения или упоминания в НПБП</i>	<i>IV квартал 2022 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

n/a

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

5.10 Наземное обслуживание

В настоящей главе рассматриваются все аспекты, связанные с наземным обслуживанием, за исключением проектирования и эксплуатации аэродромов, а также эксплуатантов аэродромов, которые упоминаются в предыдущей главе. Данная область риска включает все вопросы, связанные с наземным обслуживанием и организацией деятельности на перроне (обслуживание загрузки, удаление обледенения, дозаправка, ущерб, причиненный в ходе наземных операций, и т. д.), а также со столкновением воздушного судна с другими воздушными судами, препятствиями или транспортными средствами во время движения воздушного судна на земле либо своим ходом, либо при буксировке. Сюда не входят вопросы столкновения на ВПП. Загрузка багажа и грузов на пассажирское воздушное судно является главным вопросом безопасности²⁷. Вторым вопросом, который будет оцениваться в рамках европейского процесса управления рисками для безопасности полетов, будет перемещение наземного персонала вокруг воздушных судов.

EUR.RMT.0082	Разработка требований к наземному обслуживанию и популяризация аспектов управления безопасностью полетов
---------------------	---

Разработать нормативно-правовую базу и инструктивный материал по безопасности наземного обслуживания. Они должны учитывать эксплуатационные требования, организационные требования и требования полномочных органов, если это будет сочтено необходимым.

Популяризировать аспекты управления безопасностью при наземном обслуживании, например, на основе отраслевых стандартов, путем предоставления инструктивных указаний и передовой практики.

Поощрять совместные действия по управлению безопасностью всех сторон, участвующих в операциях на аэродроме

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП цель 2 ГПБП EPAS RMT.0728</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>ВГА, обладатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО, поставщики наземного обслуживания в соответствии с Приложением 9 или Приложением 14 ИКАО и персонал по наземному обслуживанию</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Кампания популяризации аспектов безопасности полетов</i>	<i>2022/2023</i>
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>II квартал 2024 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Расширена сфера применения за счет включения вопросов популяризации аспектов управления безопасностью при наземном обслуживании и совместных действий по управлению безопасностью

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

²⁷ По данным о количестве случаев в Европейском центральном банке данных.

5.11 Беспилотные авиационные системы (UAS)

В настоящую главу включены все действия, которые имеют отношение к обеспечению безопасной интеграции гражданских беспилотных авиационных систем в авиационную систему, обеспечивая при этом стандартизированные операции UAS, а также более сложные операции UAS, такие как операции в городской среде (например, воздушная мобильность в городе).

Для обеспечения безопасной работы UAS чрезвычайно важно осуществить безопасную интеграцию UAS в воздушное пространство. Заинтересованные стороны в Европе разрабатывают правила для так называемого U-пространства (U-space)²⁸. U-пространство представляет собой набор новых услуг и специальных процедур, предназначенных для обеспечения безопасного, эффективного и надежного доступа к воздушному пространству для большого количества дронов²⁹.

EUR.RMT.0083	Внедрение нормативно-правовой базы для операций дронов
---------------------	---

Разработка нормативно-правовой базы для трех категорий UAS, определенных следующим образом:

- *Открытая категория: операции с низким риском, не требующие разрешения или уведомления перед полетом.*
- *Особая категория: операции со средним риском, требующие разрешения или уведомления перед полетом.*
- *Сертифицированная категория: операции с высокой степенью риска, требующие процесса сертификации.*

Разработка надлежащих правил для обеспечения внедрения UAS

Статус	<i>текущее</i>
---------------	----------------

Ссылка(и)	<i>n/a</i>
------------------	------------

Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0230</i>
--------------------	--------------------------------------

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>государства, эксплуатанты UAS (физические и юридические лица), изготовители UAS, сообщество пилотируемой авиации, сообщество авиамоделистов, поставщики аэронавигационного обслуживания/услуг организации воздушного движения в соответствии с Приложением 11 ИКАО, поставщики услуг для U-пространства, эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО, все пользователи воздушного пространства</i>
---	---

Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>
------------------------------	-------------------------

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база для всех категорий</i>	<i>IV квартал 2025 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

n/a

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

²⁸ U-пространство – используемый в Европе термин для понятия организации движения беспилотных авиационных систем (UTM).

²⁹ Подробная информация об интеграции UAS в воздушное пространство ЕС содержится в Генеральном плане ОрВД.

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024
 Действия по обеспечению безопасности полетов. Беспилотные авиационные системы

EUR.SPT.0084 Популяризация вопросов безопасности полетов гражданских UAS (дронов) в Европе

Координировать действия в EUR для содействия безопасной эксплуатации UAS (дронов) для широкой публики.

Рассмотреть следующие материалы популяризации аспектов безопасности полетов для информирования общественности и понимания аспектов существования и целей географических зон:

- https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/easa_printmotif01_version005.pdf;
- <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/infographics-drones>

Статус *текущее*

Ссылка(и) *n/a*

Зависимости *цель 1 ГПБП
EPAS SPT.0091*

Соответствующие заинтересованные стороны *ВГА, эксплуатанты UAS (физические и юридические лица), изготовители UAS, сообщество пилотируемой авиации, сообщество авиамodelистов, поставщики аэронавигационного обслуживания/услуг организации воздушного движения в соответствии с Приложением 11 ИКАО, поставщики услуг для U-пространства, эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО, все пользователи воздушного пространства*

Ответственные стороны *Региональное бюро ИКАО/EASA*

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Информационный материал по безопасности полетов</i>	<i>II квартал 2023 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Сроки продлены

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

5.12 Новые технологии и концепции

Настоящая глава посвящена вопросам безопасной интеграции новых технологий и инновационных решений в авиационную систему, за исключением гражданских дронов, которые рассматриваются в предыдущей главе. Хотя многие технологии и инновационные решения, появляющиеся в авиационной отрасли, обладают значительным потенциалом для дальнейшего повышения уровня безопасности и/или эффективности полетов, EUR RASP должен уделять надлежащее внимание аспектам безопасности полетов, возникающим в связи с новыми технологиями, новыми эксплуатационными концепциями или новыми бизнес-моделями³⁰.

5.12.1 Новые бизнес-модели

В настоящем разделе рассматриваются риски, связанные с новыми и появляющимися бизнес-моделями, обусловленными усложнением авиационной отрасли, увеличением количества интерфейсов между организациями, их договорными услугами и регуляторами. Появляются некоторые новые бизнес-модели: возросший спрос на полеты в городах, воздушная мобильность в городе; возрастающая цифровизация в авиационных системах, внедрение более автономных транспортных средств, создание платформ для операций с одним пилотом, а также полностью автономных грузовых воздушных судов. Все это усложняет работу по регулированию и контролю авиационной системы полномочными органами. ВГА необходимо совершенствовать совместную работу и определять (в рамках их ГосПБП), в какой мере существующая система регулирования безопасности полетов учитывает текущие и будущие риски безопасности полетов, возникающие в связи с новыми и появляющимися бизнес-моделями. Это может касаться, в частности, появления "новых" бизнес-моделей обладателей сертификатов эксплуатанта в целях определения рисков в области безопасности полетов для авиационной системы.

EUR.RMT.0085	Операции с дирижаблями
<i>Разработка правил для операций дирижаблей</i>	
Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0731 (ранее EPAS RMT.0300, включенное в EPAS RMT.0731 в издании EPAS 2022–2026)</i>
Соответствующие заинтересованные стороны	<i>эксплуатанты дирижаблей и организации, ответственные за конструкцию типа и изготовление дирижаблей</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	
Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>I квартал 2025 г.</i>
ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ	
<i>Уточнены зависимости</i>	
МОНИТОРИНГ	
Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

³⁰ В области ОрВД для государств – членов EASA программа SESAR предусматривает разработку новых технологий для более качественной организации воздушного пространства Европы, а также оценку их вклада в достижение целей SES и целевых уровней обеспечения безопасности полетов.

5.12.2 Новые изделия, системы, технологии и операции

В настоящем разделе рассматриваются вопросы внедрения новых конструкций, технологий или типов операций, для которых требуется обновление нормативных документов, а также описываются некоторые из наиболее актуальных тенденций, которые будут влиять на авиацию в предстоящие годы.

EUR.RMT.0086	Новая воздушная мобильность
---------------------	------------------------------------

Существующая нормативно-правовая база в области безопасности полетов авиации первоначально разрабатывалась для обычных воздушных судов с неподвижным крылом, винтокрылов, аэростатов и планеров. Действующие механизмы опираются на активный вклад человека, которому все чаще помогает автоматизированное оборудование на борту или на земле. Тяга обеспечивается в основном поршневыми или газотурбинными двигателями, использующими органическое топливо. Внедрение новых технологий и концепций воздушного транспорта (от мультимодальных до автономных транспортных средств) требует пересмотра этих механизмов, например, чтобы предусмотреть изменение роли человека в системе или безопасную интеграцию электрических/гибридных силовых установок.

Цель данного RMT заключается в разработке правил или изменении существующих правил, если это необходимо, с учетом новых технологий и эксплуатационных концепций воздушного транспорта с целью адаптации нормативно-правовой базы. Общий принцип, которым следует руководствоваться при соответствующем нормотворчестве, заключается в том, что будущие требования должны быть технологически нейтральными, насколько это возможно, при обеспечении правовой определенности

Статус	<i>текущее</i>
Ссылка(и)	<i>n/a</i>
Зависимости	<i>цель 1 ГПБП EPAS RMT.0731</i>

Соответствующие заинтересованные стороны	<i>все</i>
Ответственные стороны	<i>государства/EASA</i>

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>II квартал 2024 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

n/a

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024

Действия по обеспечению безопасности полетов. Новые технологии и концепции

EUR.RMT.0096 Цифровые свидетельства для пилотов (dLAP)

Целью настоящего действия является установление нормативных требований в связи с введением цифровых свидетельств в существующие системы и правила лицензирования пилотов и поддержка внедрения требуемой ИТ-инфраструктуры с учетом аспектов безопасности данных, защиты данных, функционального взаимодействия, взаимного признания, по мере необходимости.

Необходимо рассмотреть целесообразность совместного использования ИТ-систем с европейскими государствами, не входящими в EASA.

Данное действие учитывает поправку 178 к Приложению 1 ИКАО по вопросу о введении электронных систем лицензирования персонала с датой начала применения 03/11/2022. Эта поправка была разработана Целевой группой ИКАО по выдаче свидетельств авиационному персоналу в электронном виде (EPL-TF), (см. документ AN-WP/9522 от 13/10/2021)

Статус *новое*

Ссылка(и) *письмо государствам AN 12/1.1.25-20/112*

Зависимости *EPAS RMT.0737*

Соответствующие заинтересованные стороны *пилоты, ВГА*

Ответственные стороны *государства*

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Обязательные требования в отношении цифровых свидетельств пилота</i>	<i>IV квартал 2022 г.</i>
<i>Система выдачи и продления действия цифровых свидетельств пилота</i>	<i>2024</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

n/a

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

5.12.3 Всепогодные полеты (AWO)

Как правило, AWO регулируется в следующих областях авиации: летная годность, производство полетов, летный экипаж, аэродромы, ATM/ANS, а также в правилах полетов. Существующие правила в этих областях, возможно, в недостаточной степени учитывают технологические достижения или еще не полностью соответствуют SARPS ИКАО (например, поправке к Приложению б ИКАО, вводящей минимумы более низкой категории (KAT) II и KAT III, и концепции расширенных эксплуатационных возможностей, в частности, для операций с системами видения). Нормотворчество в этой области повысит согласованность правил в разных областях, будет способствовать оценке рисков по всем областям, обеспечит пилотов лучшей информацией о погоде, а также позволит обеспечить гармонизацию с ФАУ и другими регуляторами.

EUR.RMT.0087 Всепогодные полеты

Рассмотреть и обновить правила всепогодных полетов (AWO) во всех областях авиации в отношении следующего:

- возможность применения принципа безопасности полетов при переработке существующих правил с целью обеспечения лучшей интеграции новых и будущих технологий, поддерживающих полеты AWO, например, бортовых систем технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EFVS), систем синтезированной визуализации (SVS), систем наведения синтезированной визуализации (SVGS), комбинированных систем визуализации (CVS), колематорных индикаторов (HUD);
- обычные полеты при низкой видимости (LVO), такие как операции захода на посадку по системам посадки по приборам (ILS) KAT II и операций захода на посадку KAT III или взлеты при низкой видимости;
- кроме AWO – полеты KAT I с использованием ILS, GLS или SBAS или заходы на посадку с более высокими минимумами с использованием зональной навигации (RNAV)(GNSS), ненаправленных радиомаяков (NDB) или всенаправленных ОВЧ-радиомаяков (VOR);
- прочие вопросы, такие как улучшение формулировок существующих правил и перенос новой классификации заходов на посадку ИКАО;
- гармонизация с партнерами по двусторонним соглашениям (например, ФАУ), насколько это возможно;
- введение полетов с расширенными эксплуатационными возможностями, которые еще не входят в систему регулирования ИКАО

Статус *текущее*

Ссылка(и) *n/a*

Зависимости *цель 1 ГПБП
цель 2 ГПБП
EPAS RMT.0379*

Соответствующие заинтересованные стороны *утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО, организации, ответственные за конструкцию типа и изготовление воздушных судов, двигателей, воздушных винтов или агрегатов в соответствии с Приложением 8 ИКАО, обладатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО, поставщики аэронавигационного обслуживания/услуг организации воздушного движения в соответствии с Приложением 11 ИКАО и эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО*

Ответственные стороны *государства/EASA*

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Результат(ы)	Сроки
<i>Действующая нормативно-правовая база</i>	<i>II квартал 2023 г.</i>

ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ

Сроки продлены с учетом того, что выполнение EPAS RMT.0379 будет завершено во II квартале 2022 г.

МОНИТОРИНГ

Действия по мониторингу	Сопутствующие SPI
<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

Добавление А. Сокращения и определения, используемые в EUR RASP

Перечень часто используемых EASA сокращений приведен по ссылке:

<https://www.easa.europa.eu/abbreviations>

БСПС	бортовая система предупреждения столкновений
ВОРЛ	вторичный обзорный радиолокатор
ВП	вопрос протокола (УППКБП)
ВПП	взлетно-посадочная полоса
ГАНП	Глобальный аэронавигационный план
ГосПБП	государственная программа безопасности полетов
ГПАБ	Глобальный план обеспечения авиационной безопасности
ГПБП	Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ИКАО)
ДПАС	дистанционно пилотируемые авиационные системы
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
КАНСО	Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации
КАТ I, II, III	категория I, II, III
КУО	контроль факторов угрозы и ошибок
КЭ	Критический элемент
КЭ-6	Критический элемент 6: Обязательства по лицензированию, сертификации, санкционированию и/или утверждению
КЭ-7	Критический элемент 7: Обязательства по наблюдению
КЭ-8	Критический элемент 8: Разрешение вопросов, вызывающих обеспокоенность в области безопасности полетов
ОВД	обслуживание воздушного движения
ОрВД	организация воздушного движения
ПВП	правила визуального полета
ПКД	план корректирующих действий
ПМУ	приборные метеорологические условия
ППП	правила полетов по приборам
Регион AN – EUR	Аэронавигационный регион – Европа. В него входят 55 из 56 Договаривающихся государств, в которых аккредитовано бюро EUR/NAT ИКАО.
Регион EUR	Европейский регион ИКАО (55 государств)
СУБП	система управления безопасностью полетов
УВД	управление воздушным движением
Часть-145	Регламент ЕС для организаций по техническому обслуживанию

Часть-66	Регламент ЕС для сертифицирующего персонала по техническому обслуживанию
Часть-M	Регламент ЕС по управлению поддержанием летной годности
4G	четвертое поколение технологий беспроводной мобильной связи
ADR	аэродромы
ADS-B	радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение
AI	искусственный интеллект
AIM	управление аэронавигационной информацией
AIR	аэронавигационное обслуживание
AIS	службы аэронавигационной информации
AMC	приемлемые методы установления соответствия
AML	свидетельство по техническому обслуживанию воздушных судов
AMO	утвержденная организация по техническому обслуживанию
AMTO	утвержденная организация по подготовке к проведению технического обслуживания (Часть 147)
ANS	аэронавигационное обслуживание
AOC	сертификат эксплуатанта
ASR	ежегодный процесс рассмотрение вопросов безопасности полетов
ATCO	диспетчер УВД
ATO	утвержденная организация по подготовке
ATPL	свидетельство пилота транспортной авиации
ATSEP	персонал по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения
AWO	всепогодные полеты
CAA	ведомство гражданской авиации
CAG	Объединенная группа анализа
CAPP	полномочный орган по сертификации двигательных установок
CAQ	качество воздуха в кабине экипажа
CATA	полномочный орган по сертификации транспортных самолетов
CAT	коммерческие воздушные перевозки
CBT	обучение на основе использования компьютера
CBTA	квалификационная система подготовки и оценки
CFIT	столкновение исправного воздушного судна с землей
CMT	Группа управления сертификацией
CPL	свидетельство пилота коммерческой авиации
CRM	оптимизация работы экипажа в кабине

C-UAS	меры против беспилотных авиационных систем
CVS	комбинированная система визуализации
D&A	тестирование на наркотики и алкоголь
EACTB	Совет по отслеживанию сертификации двигателей и воздушных судов, в рамках СМТ
EACWG	Рабочая группа по сертификации двигателей/воздушных судов (EACWG), созданная EASA и ФАУ
EANPG	Европейская группа аэронавигационного планирования
EAPPAIRR	Европейский план действий по уменьшению риска нарушения порядка использования воздушного пространства
EASP	Европейская программа по безопасности полетов
EASPG	Европейская группа по планированию безопасности полетов
EC	Европейская комиссия
ECAC	Европейская конференция гражданской авиации EASA
ED	Решение Исполнительного директора EASA
EDTO	производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром
EFB	электронный полетный планшет
EFVS	бортовая система технического зрения с расширенными возможностями визуализации
EHEST	Европейская группа по обеспечению безопасности полетов вертолетов
EI	показатель эффективной реализации
ELP	уровень знаний английского языка
EMS	экстренная медицинская помощь
EOFDM	Форум по мониторингу полетных данных европейских эксплуатантов
EPAS	Европейский план обеспечения безопасности полетов
ERCS	Европейская схема классификации рисков
ESCP	Европейская стратегическая координационная платформа
ESPN-R	Европейская сеть популяризации вопросов безопасности полетов – Вертолеты (ранее EHEST)
e-TOD	Электронные данные о местности и препятствиях
ETOPS	Стандарты эксплуатационных характеристик полетов на увеличенную дальность самолетов с двумя газотурбинными двигателями
EU	Европейский союз
EUROCAE	Европейская организация по оборудованию для гражданской авиации
FAA	Федеральное авиационное управление Соединенных Штатов
FCOM	руководство по летной эксплуатации для экипажа
FDA	анализ полетных данных (ИКАО)
FDM	мониторинг полетных данных (EASA)
FEM	руководство экзаменатора по летной подготовке

FIS	полетно-информационное обслуживание
FRM	управление рисками, связанными с утомлением
FRMS	система управления рисками, связанными с утомлением
FSTD	тренажерное устройство имитации полета
FTL	нормирование полетного времени
FTS	спецификации полетного времени
FUA	гибкое использование воздушного пространства
GA	авиация общего назначения/для отдыха (досуговая)
GAPRE	Глобальный план действий по предотвращению выездов за пределы ВПП
GAPRI	Глобальный план действий по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП
GH	Наземное обслуживание
GLS	система посадки с использованием GBAS (наземной системы функционального дополнения)
GM	инструктивный материал
GNSS	Глобальная навигационная спутниковая система
GPS	глобальная система определения местоположения
HEMS	вертолетная служба медицинской скорой помощи
HF	человеческий фактор
HF CAG	Объединенная группа анализа человеческого фактора
HP	возможности человека
HTAWS	вертолетная система предупреждения об опасности сближения с землей
HUD	коллиматорный индикатор
IE-FDG	ИКАО EUR - Группа по анализу полетных данных и системам управления безопасностью полетов эксплуатантов
IE-HOST	ИКАО EUR – Группа по безопасности полетов вертолетов
IE-REST	ранее в ИКАО EUR – Европейская региональная группа экспертов ИКАО по безопасности полетов
IFTSS	система установления индивидуального режима полетного времени
IHST	Международная группа по безопасности полетов вертолетов
ILS	система посадки по приборам
INF	управление информацией (в отношении уровня 3 Генерального плана ОрВД)
IR	правило выполнения (Европейская комиссия)
IR	квалификационная отметка о праве на полеты по приборам
ITY	функциональная совместимость (в отношении уровня 3 Генерального плана ОрВД)
ITY-ADQ	обеспечить качество аэронавигационных данных и аэронавигационной информации
KRA	ключевая область риска

LAPL	свидетельство пилота легкого воздушного судна
LOCART	подготовка по предотвращению потери управления и его восстановлению
LOC-I	потеря управления в полете
LPRI	внедрение требований к уровню владения языком
LVO	полеты при низкой видимости
MAC	столкновение в воздухе
MCTOM	максимальная сертифицированная взлетная масса
MH17	Рейс 17 "Малазийских авиалиний"
ML	машинное обучение (искусственный интеллект)
MO	организация по техническому обслуживанию
MOPSC	максимальное количество мест для пассажиров
MPL	свидетельство пилота многочленного экипажа
MS	государство-член
MST	задача государств-членов
MTOM	максимальная взлетная масса
NAA	национальная авиационная администрация
NASP	Национальный план обеспечения безопасности полетов
NAV	Навигация (в отношении уровня 3 Генерального плана ОрВД)
NCC	некоммерческие полеты на воздушных судах со сложным двигателем *
NCO	некоммерческие полеты на воздушных судах, кроме воздушных судов со сложным двигателем *
<p>* Термин "воздушные суда со сложным двигателем" более не определяется в Регламенте (ЕС) 2018/1139. Статья 140 (2) этого Регламента предусматривает, что не позднее 12 сентября 2023 года правила выполнения, принятые в соответствии с Регламентами (ЕС) № 216/2008 и 552/2004, должны быть адаптированы к новым основным правилам (Регламенту). До тех пор будут продолжать применяться удаленные или измененные определения.</p>	
NDB	ненаправленный радиомаяк
NGAP	Программа для следующего поколения авиационных специалистов (ИКАО)
NoA	Европейская сеть аналитических организаций
OPS	полеты
OpSpecs	эксплуатационные спецификации
PANS	правила аэронавигационного обслуживания (ИКАО)
PANS-TRG	Правила аэронавигационного обслуживания «Подготовка персонала»
PBAOM	основанные на характеристиках эксплуатационные минимумы аэродрома
PBN	навигация, основанная на характеристиках
PEL	выдача свидетельств авиационному персоналу
PIS	зоны общественного интереса

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024

Добавление А. Сокращения и определения

PPL	свидетельство пилота легкого воздушного судна
PSCS	предпочтительные спецификации по возможностям SAR
RASG	Региональная группа по обеспечению безопасности полетов
RASP	Региональный план обеспечения безопасности полетов
RE	выезд за пределы ВПП
RFID	устройство радиочастотной идентификации
RI	несанкционированный выезд на ВПП
RMT	задача нормотворчества
RNAV	зональная навигация
RNP	требуемые навигационные характеристики
SAF	управление безопасностью полетов (в отношении уровня 3 Генерального плана ОрВД)
SAR	поиск и спасание
SARPS	стандарты и рекомендуемая практика (ИКАО)
SBAS	спутниковая система функционального дополнения
SEI	инициатива по повышению безопасности полетов (ИКАО), согласно определению в ГПБП
SESAR	научно-исследовательская программа обеспечения ОрВД в условиях единого европейского неба
SMICG	Международная группа по управлению безопасностью полетов
SPAS	Государственный план обеспечения безопасности полетов
SPI	характеристики и функциональная совместимость наблюдения
SPI	показатель эффективности обеспечения безопасности полетов
SPT	задача по популяризации вопросов безопасности полетов
SR	рекомендация по обеспечению безопасности
SRM	управление рисками для безопасности полетов
ST	стандартная (нормотворческая) процедура
STC	дополнительный сертификат типа
STD	комплексное средство подготовки
SVGS	система наведения синтезированной визуализации
SVS	система синтезированной визуализации
TAWS	новая система предупреждения об опасности сближения с землей
TC	сертификат типа
TeB	технический орган государства-члена
TMA	зона маневрирования аэродрома
TO	организация по подготовке (учебная организация)

UAS	беспилотные авиационные системы
UK	Соединенное Королевство
UPRT	подготовка для предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них
USOAP	Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (ИКАО)
U-space	организация беспилотного воздушного движения в Европе
UTM	организация движения беспилотных авиационных систем
VAST	Группа по безопасности полетов самолетов вертикального взлета и посадки (ранее Международная группа по безопасности полетов вертолетов (IHST))
VAST	Группа по безопасности полетов самолетов вертикального взлета и посадки
VHF	очень высокая частота
VOR	всенаправленный ОВЧ-радиомаяк
VTOL	воздушное судно вертикального взлета и посадки

Добавление В. Перечень назначенных участников EUR RASP

Участники EUR-RASP	Участники EPAS	Сокращение
Центры авиационной медицины в соответствии с Приложением 1 ИКАО	Центры авиационной медицины	n/a
Эксплуатанты сертифицированных аэродромов в соответствии с томом 1 Приложения 14 ИКАО	Эксплуатанты аэродромов	n/a
Эксперты в области авиационной медицины в соответствии с Приложением 1 ИКАО	Эксперты в области авиационной медицины	n/a
Обладатели сертификатов эксплуатанта в соответствии с Приложением 6 ИКАО	Обладатели сертификатов эксплуатанта	Обладатели СЭ
Организации по подготовке диспетчеров УВД в соответствии с Приложением 1 ИКАО	Организации по подготовке диспетчеров УВД	n/a
Диспетчеры УВД	Диспетчеры УВД	АТСО
Персонал по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения	Персонал по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – Аэростаты	Эксплуатанты воздушных судов – Аэростаты	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – САТ в соответствии с Приложением 6 ИКАО	Эксплуатанты воздушных судов – САТ	
Эксплуатанты воздушных судов – САТ – Самолеты в соответствии с частью I Приложения 6 ИКАО	Эксплуатанты воздушных судов – САТ - Самолеты	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – САТ – Вертолеты в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО	Эксплуатанты воздушных судов – САТ – Вертолеты	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – САТ – Вертолеты – НЕМС в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО	Эксплуатанты воздушных судов – САТ – Вертолеты – НЕМС	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – САТ – Вертолеты – ННО в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО	Эксплуатанты воздушных судов – САТ – Вертолеты – ННО	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – САТ – Вертолеты – НОФО в соответствии с частью III Приложения 6 ИКАО	Эксплуатанты воздушных судов – САТ – Вертолеты – НОФО	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – Эксплуатанты крупных или турбореактивных воздушных судов авиации общего назначения в соответствии с разделом 3 части II Приложения 6 ИКАО	Эксплуатанты воздушных судов – NCC - Самолеты	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – Эксплуатанты крупных или турбореактивных самолетов авиации общего назначения в соответствии с разделом 3 части II Приложения 6 ИКАО	Эксплуатанты воздушных судов – NCC – Самолеты	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – Эксплуатанты крупных или турбореактивных вертолетов авиации общего назначения в соответствии с разделом 3 части II Приложения 6 ИКАО	Эксплуатанты воздушных судов – NCC – Вертолеты	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – воздушные суда, кроме крупных или турбореактивных, задействованных в некоммерческих полетах	Эксплуатанты воздушных судов – NCO	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – воздушные суда, кроме крупных или турбореактивных, задействованных в некоммерческих полетах – Самолеты	Эксплуатанты воздушных судов – NCO – Самолеты	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – воздушные суда, кроме крупных или турбореактивных,	Эксплуатанты воздушных судов – NCO – Вертолеты	n/a

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024

Добавление В. Перечень назначенных участников EUR RASP

Участники EUR-RASP	Участники EPAS	Сокращение
задействованных в некоммерческих полетах – Вертолеты		
Эксплуатанты воздушных судов – Планеры	Эксплуатанты воздушных судов – Планеры	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – Авиационные спецработы в соответствии с Приложением 6 ИКАО	Эксплуатанты воздушных судов – SPO	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – Авиационные спецработы в соответствии с Приложением 6 ИКАО – Самолеты	Эксплуатанты воздушных судов – SPO – Самолеты	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – Авиационные спецработы в соответствии с Приложением 6 ИКАО – Вертолеты	Эксплуатанты воздушных судов – SPO – Вертолеты	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – Авиационные спецработы в соответствии с Приложением 6 ИКАО – Вертолеты – НЕС	Эксплуатанты воздушных судов – SPO – Вертолеты – НЕС	n/a
Эксплуатанты воздушных судов – Авиационные спецработы в соответствии с Приложением 6 ИКАО – Вертолеты – HESLO	Эксплуатанты воздушных судов – SPO – Вертолеты – HESLO	n/a
Заявители, желающие получить TC/STC в соответствии с Приложением 8 ИКАО	Заявители, желающие получить TC/STC	n/a
Заявители, желающие получить TC/STC в соответствии с Приложением 8 ИКАО	Заявители, желающие получить TC/STC для крупных самолетов или крупных винтокрылов	n/a
Утвержденные организации по подготовке пилотов в соответствии с Приложением 1 ИКАО	Утвержденные организации по подготовке	n/a
Оценщики (ATCO) в соответствии с Приложением 1 ИКАО	Оценщики (ATCO)	n/a
Члены кабинного экипажа в соответствии с частью I Приложения 6 ИКАО	Члены кабинного экипажа	n/a
Компетентные авиационные полномочные органы: термин ВГА, используемый в EUR RASP	Компетентные полномочные органы	ВГА
Организации, ответственные за изготовление ВС, двигателей, воздушных винтов или компонентов в соответствии с Приложением 8 ИКАО	POA	n/a
Организации, ответственные за типовую конструкцию ВС, двигателей, воздушных винтов или компонентов в соответствии с Приложением 8 ИКАО	Обладатели утверждения организации-разработчика	n/a
Экзаменаторы (члены кабинного экипажа) в соответствии с частью I Приложения 6 ИКАО	Экзаменаторы (члены кабинного экипажа)	
Экзаменаторы (члены летного экипажа) в соответствии с Приложением 1 ИКАО	Экзаменаторы (члены летного экипажа)	
Авиация общего назначения/рекреационная (некоммерческие полеты)	Авиация общего назначения	GA
Поставщики наземного обслуживания в соответствии с Приложением 9 или Приложением 14 ИКАО	Поставщики наземного обслуживания	n/a
Инструкторы (ATCO) в соответствии с Приложением 1 ИКАО	Инструкторы (ATCO)	n/a
Инструкторы (члены кабинного экипажа) в соответствии с частью I Приложения 6 ИКАО	Инструкторы (члены кабинного экипажа)	n/a
Инструкторы (члены летного экипажа) в соответствии	Инструкторы (члены летного	n/a

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024

Добавление В. Перечень назначенных участников EUR RASP

Участники EUR-RASP	Участники EPAS	Сокращение
с Приложением 1 ИКАО	экипажа)	
Утвержденные организации по техническому обслуживанию	Организации по техническому обслуживанию	n/a
Утвержденные организации по подготовке к проведению технического обслуживания в соответствии с Приложением 1 ИКАО	Организации по подготовке к проведению технического обслуживания	n/a
Государства EUR	Государства–члены	n/a
Военная/государственная авиация	Военная/государственная авиация	n/a
Ассоциации авиамodelистов	Ассоциации авиамodelистов	n/a
Эксплуатант беспилотного воздушного судна	Эксплуатант беспилотного воздушного судна	n/a
Организации, занимающиеся проектированием, изготовлением и техническим обслуживанием аэродромного оборудования, связанного с безопасностью полетов, используемого или предназначенного для использования на аэродромах	Организации, занимающиеся проектированием, изготовлением и техническим обслуживанием аэродромного оборудования, связанного с безопасностью полетов, используемого или предназначенного для использования на аэродромах	n/a
Организации, занимающиеся проектированием, изготовлением и техническим обслуживанием систем ATM/ANS и компонентов ATM/ANS	Организации, занимающиеся проектированием, изготовлением и техническим обслуживанием систем ATM/ANS и компонентов ATM/ANS	n/a
Организации, занимающиеся проектированием, изготовлением, техническим обслуживанием беспилотных воздушных судов, а также их полетами, сопутствующими услугами и подготовкой	Организации, занимающиеся проектированием, изготовлением, техническим обслуживанием беспилотных воздушных судов, а также их полетами, сопутствующими услугами и подготовкой	n/a
Организации, ответственные за предоставление услуг по организации деятельности на перроне на аэродромах в соответствии с Приложением 14 ИКАО	Организации, ответственные за предоставление услуг по организации деятельности на перроне на аэродромах	n/a
Пилоты ³¹	Пилоты	n/a
Организации, ответственные за изготовление ВС, двигателей, воздушных винтов или компонентов в соответствии с Приложением 8 ИКАО	Обладатели утверждения организации-изготовителя	n/a
Поставщики аэронавигационной информации в соответствии с Приложением 15 ИКАО	Поставщики аэронавигационной информации	Поставщики AIS
Поставщики аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО	Поставщики аэронавигационного обслуживания	Поставщики АНО
Поставщики диспетчерского обслуживания воздушного движения в соответствии с Приложением 11 ИКАО	Поставщики диспетчерского обслуживания воздушного движения	Поставщики УВД
Поставщики услуг по организации потока воздушного	Поставщики услуг по организации	Поставщики ОПВД

³¹ За исключением внешних пилотов, управляющих UAS.

Европейский региональный план обеспечения безопасности полетов (RASP) 2022–2024

Добавление В. Перечень назначенных участников EUR RASP

Участники EUR-RASP	Участники EPAS	Сокращение
движения в соответствии с Приложением 11 ИКАО	потока воздушного движения	
Поставщики услуг по организации воздушного движения в соответствии с Приложением 11 ИКАО	Поставщики услуг по организации воздушного движения	Поставщики ОрВД
Поставщики услуг организации воздушного движения/ аэронавигационного обслуживания в соответствии с Приложением 11 ИКАО	Поставщики услуг организации воздушного движения/ аэронавигационного обслуживания	Поставщики ATM/ANS
Поставщики обслуживания воздушного движения в соответствии с Приложением 11 ИКАО	Поставщики обслуживания воздушного движения	Поставщики ОВД
Поставщики услуг по разработке структуры воздушного пространства в соответствии с Приложениями 8-11 ИКАО	Поставщики услуг по разработке структуры воздушного пространства	Поставщики ASD
Поставщики услуг по организации воздушного пространства в соответствии с Приложением 11 и Приложением 2 ИКАО	Поставщики услуг по организации воздушного пространства	Поставщики ASM
Поставщики услуг связи, навигации и наблюдения в соответствии с Приложением 10 ИКАО	Поставщики услуг связи, навигации и наблюдения	Поставщики CNS
Поставщики услуг по предоставлению данных в соответствии с Приложением 11 ИКАО	Поставщики услуг по предоставлению данных	Поставщики DAT
Поставщики метеорологического обслуживания в соответствии с Приложением 3 ИКАО	Поставщик метеорологического обслуживания	Поставщики MET
Внешние пилоты, управляющие беспилотными авиационными системами	Внешний пилот, управляющий UAS	n/a
Полномочные органы расследования в области безопасности полетов	Полномочные органы расследования в области безопасности полетов	SIA
Диспетчеры УВД-курсанты в соответствии с Приложением 1 ИКАО	Диспетчеры УВД-курсанты	ATCO-курсанты
Пилоты-курсанты в соответствии с Приложением 1 ИКАО	Пилоты-курсанты	n/a
Эксплуатанты беспилотных авиационных систем	Эксплуатант беспилотной авиационной системы	Эксплуатанты UAS