



**БУЙРУК
ПРИКАЗ**

доавч 26-июль № 06-18

Бишкек ш.
г.Бишкек

**Авиациялык коопсуздукту камсыз кылуунун глобалдык планын
ишке ашыруу боюнча жол картасын бекитүү жөнүндө**

Кыргыз Республикасынын Аба кодексинин 10-беренесинин 1-бөлүгүнүн 26-пунктка ылайык, авиациялык коопсуздук чөйрөсүндөгү саясатты жана артыкчылыктарды илгерилетүүгө көмөктөшүү, авиациялык коопсуздук чөйрөсүндө натыйжалуу пландарды жана программаларды иштеп чыгуу максатында, **буйрук кылам:**

1. Авиациялык коопсуздукту камсыз кылуунун глобалдык планын ишке ашыруу боюнча жол картасы тиркемеге ылайык бекитилсин;

2. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин авиациялык коопсуздук бөлүмүнүн башчысы М.Т. Кашкариевге:

- бул буйрукту бардык кызыктар тараптарга жеткирсин;
- авиациялык коопсуздук бөлүмү, жарандык авиация уюмдары тарабынан авиациялык коопсуздукту камсыз кылуунун Глобалдык планын ишке ашыруу боюнча Жол картасын ишке киргизүүнү жана аткарууну камсыз кылсын;

3. Жарандык авиация уюмдары Авиациялык коопсуздукту камсыз кылуунун глобалдык планын ишке ашыруу боюнча жол картасына ылайык ички документтерди иштеп чыгууну жана аткарууну камсыз кылышсын;

4. Бул буйруктун аткарылышын көзөмөлгө директордун орун басары К.Т. Төлөгеновго жүктөлсүн;

5. Бул буйрук ага кол коюлган күндөн тартып бир ай өткөндөн кийин күчүнө кирет.

**Об утверждении Дорожной карты по реализации Глобального плана
обеспечения авиационной безопасности**

В соответствии с пунктом 26 части 1 статьи 10 Воздушного Кодекса Кыргызской Республики, в целях содействия политики и приоритетов в области авиационной безопасности, разработке эффективных планов и программ в сфере авиационной безопасности, **приказываю:**

1. Утвердить Дорожную карту по реализации Глобального плана обеспечения авиационной безопасности согласно приложению.

2. Заведующему отделом авиационной безопасности Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики Кашкариеву М.Т.:

- довести настоящий приказ до сведения всех заинтересованных лиц;
- обеспечить внедрение и выполнение отделом авиационной безопасности, организациями гражданской авиации Дорожной карты по реализации Глобального плана обеспечения авиационной безопасности.

3. Организациям гражданской авиации обеспечить разработку и выполнение внутренних документов согласно Дорожной карте по реализации Глобального плана обеспечения авиационной безопасности.

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя директора К.Т. Төлөгөнова.

5. Настоящий приказ вступает в силу по истечении одного месяца со дня его подписания.

Директор

Д.К. Бостонов

Приложение к приказу
Государственного агентства
гражданской авиации при
Кабинете Министров
Кыргызской Республики
№ 08-18 от «16» *февраля* 2026 г.



ДОРОЖНАЯ КАРТА
ПО РЕАЛИЗАЦИИ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ
АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Изменения

О внесении изменений в настоящий Документ сообщается всем заинтересованным лицам согласно соответствующему перечню рассылок органа ГА. Ниже приводится форма для регистрации поправок.

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ изменений

№ изменения	№ документа, дата утверждения документа	ФИО лица, внесшего изменения	Подпись

Содержание		
№		Стр.
1	Общие положения	4
2	Цели и задачи	4
3	Глобальные приоритеты	7
4	Обмен опытом и анализ	14
Приложение 1	Типовая форма для обмена опытом и передовой практикой	15
Приложение 2	План (дорожная карта) основных мероприятий по реализации ГПАБ	17

1. Общие положения

1. Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) является основой для государственных органов и организаций гражданской авиации в их деятельности по определению приоритетов в области авиационной безопасности. ГПАБ содействует разработке и корректировке национальной политики и приоритетов в области авиационной безопасности, способствует разработке планов и программ в сфере авиационной безопасности, а также является эффективным инструментом информационно-разъяснительной деятельности.

2. ГПАБ подготовлен в качестве стратегического документа, целью которого является направление деятельности государственных органов и организаций гражданской авиации по укреплению авиационной безопасности. В нем подтверждается цель по созданию и поддержанию прочной глобальной системы авиационной безопасности на основе полного и эффективного внедрения и выполнения всеми лицами нормативных документов Кыргызской Республики в области авиационной безопасности для обеспечения их максимального единообразия со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации.

3. В рамках усилий по достижению желательной цели ГПАБ выделяет следующие шесть одинаково значимых глобальных приоритетных областей:

- 1) улучшение осведомленности о факторах риска и реагирования на них;
- 2) поддержание активной и эффективной культуры безопасности;
- 3) повышение и подчеркивание роли человеческого фактора;
- 4) совершенствование технологических ресурсов и стимулирование инноваций;
- 5) совершенствование надзора и контроля качества;
- 6) расширение сотрудничества и поддержки.

2. Цели и задачи

4. ГПАБ представляет собой основу для управления деятельностью всех заинтересованных сторон по повышению уровня обеспечения авиационной безопасности. Он обеспечивает общую направленность и руководство деятельностью по вопросам авиационной безопасности путем определения цели и глобальных приоритетных областей.

5. Первоочередной целью государственных органов и организаций гражданской авиации Кыргызской Республики является обеспечение безопасности пассажиров, экипажа, наземного персонала и населения в целом от актов незаконного вмешательства.

6. Орган гражданской авиации и все организации гражданской авиации при обеспечении унифицированного использования Дорожной карты по реализации ГПАБ придерживаются следующих принципов:

- ни одна организация гражданской авиации не остается без внимания. Поддержание эффективного процесса наращивания потенциала (включая подготовку персонала и оказание содействия) для обеспечения глобального внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) в области авиационной безопасности с тем, чтобы все лица имели доступ к существенным социально-экономическим преимуществам безопасного, защищенного и надежного воздушного транспорта;

- эффективное осуществление и соблюдение норм, правил и процедур авиационной безопасности для обеспечения их максимального единообразия со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации, систематизированных в Приложении 17. Принимать надлежащие меры для достижения согласованных результатов при наличии надежной системы контроля качества и надзора за обеспечением безопасности;

- культура безопасности. Поддерживать активную и эффективную культуру безопасности в авиации, с тем чтобы все сотрудники принимали участие в решении вопросов безопасности и несли ответственность за них и демонстрировали высокий уровень соблюдения защитных мер безопасности;

- человеческий капитал. Вкладывать средства в персонал служб авиационной безопасности и учитывать принципы, связанные с человеческим фактором, в политике и оперативной деятельности на национальном уровне. Подготовить достаточно квалифицированных и компетентных специалистов по вопросам авиационной безопасности для обеспечения функционирования, управления и поддержания эффективности и действенности системы обеспечения авиационной безопасности (человеческий капитал);

- устойчивость. Использовать меры, которые являются соразмерными и реалистичными в долгосрочной перспективе и должным образом координируются с организациями из других секторов (таких, как безопасность полетов, аэронавигация и упрощение формальностей);

- сотрудничество и обмен информацией. Укреплять сотрудничество и обмен информацией между национальными органами и между государствами и заинтересованными сторонами;

- инновации. Поощрять организации гражданской авиации содействовать проведению исследований, разработок и обмена новыми и инновационными методами реализации принципов, мер и технологий обеспечения авиационной безопасности, и пропагандировать такую деятельность;

- выявление, понимание и управление факторами риска. Улучшение понимания рисков для авиационной безопасности и принятие надлежащих и эффективных мер по уменьшению выявленных факторов риска.

7. Цель разработки Дорожной карты по реализации ГПАБ направлена на объединение, мотивацию и поощрение усилий органа гражданской авиации и организаций гражданской авиации в целях дальнейшего укрепления системы авиационной безопасности. Цель ГПАБ - создание и поддержание прочной глобальной системы обеспечения авиационной безопасности, опирающейся на полное и эффективное применение всеми государственными органами и организациями гражданской авиации норм, правил и процедур для обеспечения их максимального единообразия со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации стандартов в области авиационной безопасности.

8. Руководители государственных органов, организаций гражданской авиации обеспечивают устранение уязвимых мест на объектах гражданской авиации для достижения цели ГПАБ.

9. Процесс в достижении цели ГПАБ постоянно отслеживается органом гражданской авиации с тем, чтобы ежегодно добиваться улучшения показателя эффективной реализации норм, правил и процедур в области авиационной безопасности.

10. Определенные глобальные целевые ориентиры ГПАБ на 2027, 2030 и 2033 годы предусмотрены в качестве контрольных точек, исходя из которых оценивается достигнутый прогресс и принимаются меры для обеспечения планового достижения цели ГПАБ.

12. Целевые ориентиры ГПАБ:

- к 2027 году 65% организаций гражданской авиации достигают или превышают показатель EI, равный 75%;

- к 2030 году 80% организаций гражданской авиации достигают или превышают показатель EI, равный 75%;

- к 2033 году 100% организаций гражданской авиации достигают или превышают показатель EI, равный 75%.

Примечание: орган гражданской авиации обеспечивает мониторинг эффективности реализации норм, правил и процедур авиационной безопасности государственных органов и организаций гражданской авиации Кыргызской Республики для анализа и при необходимости корректировки системы авиационной безопасности.

13. Орган гражданской авиации, организации гражданской авиации несут ответственность за обеспечение полного и эффективного внедрения Авиационных правил Кыргызской Республики «АПКР 17. Авиационная безопасность», утвержденных приказом государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики от 24 ноября 2022 года (АПКР 17), а также программ авиационной безопасности организаций гражданской авиации, которые учитывают потенциальные факторы риска в рамках всей авиационной системы.

3. Глобальные приоритетные области

§1. Глобальный приоритет 1 - улучшение осведомленности о факторах риска и реагирования на них

14. Руководители государственных органов, организаций гражданской авиации обеспечивают разработку политики и принятие эффективных, соразмерных и устойчивых мер на основе выявления, понимания факторов риска и управления ими в качестве одного из важнейших элементов. Использование оценок факторов риска помогает обеспечить целенаправленность усилий в тех областях, где они могут оказать наибольшее воздействие, и прогнозирование возникающих рисков.

15. Орган гражданской авиации, государственные органы, организации гражданской авиации реализуют следующие задачи для улучшения осведомленности о факторах риска и реагирования на них:

1) обеспечение наличия современной системы и четко установленной методологии управления факторами риска. В частности, уделяется особое внимание проведению оценок факторов риска на национальном уровне и на конкретных объектах гражданской авиации, и доведению соответствующих результатов и информации до сведения тех, кому она необходима;

2) в целях содействия усилиям по сбору информации и анализу тенденций в области авиационной безопасности обеспечение своевременного информирования органа гражданской авиации об актах незаконного вмешательства. Орган гражданской авиации обеспечивает доведение такой информации в ИКАО;

3) обеспечение надлежащей подготовки тех, кто проводит оценки факторов риска, и предоставление им необходимых инструментов для проведения оценок;

4) при проведении внутренних оценок факторов риска организациями гражданской авиации руководство методикой оценки рисков, утверждаемой органом гражданской авиации для обеспечения целостного подхода к авиации и соответствующих оценок последствий;

5) корректировка элементов АПКР 17 и своих программ авиационной безопасности, по мере необходимости, на основе оценок факторов риска;

6) пересмотр и внесение изменений в механизмы досмотра и контроля безопасности в свете оценок факторов риска, принимая во внимание имеющиеся инструктивные указания и, при необходимости, исходя из оперативных потребностей, и обеспечение наличия у лиц, ответственных за осуществление конкретных мер контроля безопасности, таких как досмотр, высокого уровня информированности об угрозах и факторах риска, с которыми сталкивается авиация, в частности об инсайдерской угрозе;

7) создание и внедрение комплексной системы управления факторами киберриска для обеспечения целостного подхода к управлению киберугрозами и факторами риска в сфере гражданской авиации;

8) развитие, поддержание и укрепление связи и сотрудничества с организациями, ответственными за выявление угроз, с тем чтобы обеспечить доступ к актуальной информации об угрозах для тех, кто проводит оценки факторов риска.

§2. Глобальный приоритет 2 - поддержание активной и эффективной культуры безопасности

16. Руководители государственных органов, организаций гражданской авиации обеспечивают разработку политики, принятие и поддержание активной и эффективной культуры авиационной безопасности в целях создания у всего персонала, начиная от первых руководителей государственных органов и организаций гражданской авиации представления о позитивном поведении в области безопасности. Безопасность — это ответственность каждого. Безопасность рассматривается как ключевая ценность, и все руководители и сотрудники думают и действуют с осознанием важности безопасности.

17. Руководители государственных органов, организаций гражданской авиации обеспечивают укрепление культуры безопасности и человеческого потенциала, которое по-прежнему имеет важное значение. Позитивная культура безопасности способствует важнейшей роли человека в обеспечении безопасности гражданской авиации. Она также помогает выявлять, сдерживать внутренние и внешние угрозы, которые могут привести к гибели и жертвам, а также к операционному, репутационному или финансовому ущербу, и улучшать процесс предоставления информации о таких угрозах.

18. Основные принципы для поддержания активной и эффективной культуры безопасности:

1) вовлечение сотрудников на всех уровнях, от руководства до оперативного персонала;

2) создание и внедрение организационной инфраструктуры, в которую встроены и в приоритетном порядке используются практические методы обеспечения безопасности при повседневных операциях, при этом обеспечение безопасности является «обязанностью каждого» и основной ценностью бизнеса;

3) способность генерировать политическую или организационную волю и/или принимать финансовые обязательства.

19. Орган гражданской авиации, государственные органы, организации гражданской авиации реализуют следующие задачи для поддержания активной и эффективной культуры безопасности:

1) утверждение принципов и процедур, определяющих культуру безопасности, и самой системы эффективной безопасности;

2) разработка коммуникационной стратегии для повышения осведомленности широкой общественности об авиационной безопасности и важности соблюдения мер безопасности;

3) формирование культуры безопасности и в рамках учебных программ повышение уровня осведомленности об угрозах;

4) осуществление контроля качества, в том числе и внутреннего для мониторинга эффективности внедрения высокой культуры безопасности;

5) поощрение сотрудников;

6) организация и проведение программы и кампаний повышения осведомленности по вопросам авиационной безопасности, в том числе кибербезопасности, которые содействуют эффективному формированию позитивной культуры безопасности на основе сотрудничества соответствующих подразделений.

§3. Глобальный приоритет 3 – повышение и подчеркивание роли человеческого фактора

20. Руководители государственных органов, организаций гражданской авиации обеспечивают разработку политики авиационной безопасности и процедур, определяющих стратегию отбора, набора и подготовки персонала в сфере авиационной безопасности. Документально подтвержденные стратегии обеспечения безопасности определяют ожидания и требования организации к персоналу и его работе (на которые могут влиять их способности, используемое ими оборудование и условия, в которых они действуют). Инвестиция в персонал - это целенаправленное вложение организацией ресурсов (времени, денег, усилий) в развитие, обучение и благополучие сотрудников с целью повышения их квалификации, производительности, лояльности и, как следствие, обеспечения мер авиационной безопасности. Такие вложения включают в себя различные программы обучения, улучшение условий труда и создание мотивирующей среды, что способствует снижению текучести кадров и укреплению повышения роли человеческого фактора.

21. Орган гражданской авиации, государственные органы, организации гражданской авиации реализуют следующие задачи для повышения роли человеческого фактора:

1) создание благоприятных условий работы для персонала, при которых на работника не оказывается негативного воздействия вредных или опасных производственных факторов, либо их уровень не превышает установленные нормативы, позволяя поддерживать высокое самочувствие, здоровье и работоспособность, а также достойная заработная плата, заключение долговременных контрактов/трудовых договоров;

2) оценка воздействия человеческого фактора на рабочую среду для определения конкретных областей, в которых должен быть достигнут прогресс, включая вопросы достаточного наличия персонала;

3) поддержание мотивации и эффективности работы персонала, а также содействие в выполнении персоналом норм, правил и процедур авиационной безопасности;

4) разработка, развитие и интеграция принципов человеческого фактора в политику и оперативную среду организации гражданской авиации, обеспечивая, чтобы старшие руководители имели необходимые для принятия решений знания об особенностях человеческого фактора;

5) оценка роли человеческого фактора в выполнении обязанностей по обеспечению авиационной безопасности, с тем чтобы повысить профессионализм персонала и поддерживать оптимальную производительность труда;

6) обеспечение отбора, набора и найма персонала, а также создание условий, чтобы удерживать квалифицированных и компетентных специалистов по вопросам авиационной безопасности для обеспечения функционирования, управления, обслуживания и повышения эффективности и результативности системы авиационной безопасности.

§4. Глобальный приоритет 4 - совершенствование технологических ресурсов и стимулирование инноваций

22. Продвижение более совершенных технологических решений и новаторских методов служат инструментами повышения эффективности авиационной безопасности при одновременном обеспечении оперативной эффективности и интеграции принципов человеческого фактора.

23. Инновации имеют ключевое значение для удовлетворения будущих ожиданий в сфере авиационной безопасности и авиаперевозок в целом и могут быть реализованы в форме новых технологий или оптимизации всех элементов существующих систем авиационной безопасности, включая интеграцию технологий и процессов, человеческий фактор, политику, регулирование и надзор. Государственные органы, организации гражданской авиации используют этот подход к инновациям в качестве общей стратегии для достижения большей эффективности, действенности и устойчивости в ответ на новые и меняющиеся угрозы для авиационной безопасности. При внедрении новых технологий учитываются нормы и процедуры в сфере кибербезопасности, с тем, чтобы такая практика не приводила к возникновению новых уязвимых мест в системе безопасности гражданской авиации.

24. Орган гражданской авиации, государственные органы, организации гражданской авиации реализуют следующие задачи для совершенствования технологических ресурсов и стимулирования инноваций:

1) обеспечение достаточных ресурсов, современного оборудования;

2) наличие процедур по эксплуатации и обслуживанию оборудования по обеспечению безопасности, включая вопросы тестирования и сертификации оборудования;

3) введение фактора авиационной кибербезопасности в качестве важнейшего элемента модернизации систем или внедрения новых

технологий с использованием надежной и целостной системы управления факторами киберриска на основе ее оценки;

4) стимулирование, поддержка разработки и исследований посредством испытаний и тестирования новых процессов и оборудования;

5) формирование культуры инноваций и нового мышления;

6) организация и поддержка инновационных мероприятий, поощрение стартапов и компаний по созданию новых методов и процедур авиационной безопасности;

7) проведение информационно-разъяснительных мероприятий с отраслью в целях содействия использованию соответствующих технологий, включая аспекты, связанные с человеческим фактором;

8) интеграция деятельности в области исследований и разработок с конкретными и выявленными факторами риска для авиации;

9) пропаганда применения машинного обучения и искусственного интеллекта для ускорения разработки алгоритмов авиационного оборудования (ОЕМ);

10) поощрение согласованных основных компонентов открытой архитектуры в целях поощрения инновационных подходов, стандартизации и совместимости для ускорения внедрения усовершенствованных решений сторонних производителей.

§5. Глобальный приоритет 5 - совершенствование надзора и контроля качества

25. Создание и поддержание эффективных процессов контроля качества и надзора на национальном и внутреннем уровнях, имеют решающее значение для обеспечения устойчивой и эффективной авиационной безопасности.

26. Орган гражданской авиации, государственные органы, организации гражданской авиации реализуют следующие задачи для совершенствования надзора и контроля качества:

1) наделение соответствующих органов (лиц) обеспечения авиационной безопасности достаточными правоприменительными полномочиями, финансовыми и людскими ресурсами, с тем чтобы они могли привлекать, нанимать и удерживать квалифицированный, обученный и опытный технический персонал в области авиационной безопасности, национальных координаторов и национальных инспекторов для осуществления надзора, и обеспечения соблюдения требований;

2) разработка процессов и процедур для проведения мероприятий по контролю качества авиационной безопасности и координации усилий заинтересованных сторон;

3) разработка передовой практики проведения мероприятий по контролю качества в области авиационной безопасности и, по мере необходимости, координация усилий заинтересованных сторон по проведению проверок и экспертных оценок;

4) создание основы для сотрудничества с другими государствами и отраслью в целях устранения пробелов и реализации мер по устойчивому реагированию;

5) анализ данных по контролю качества для выявления системных и требующих внимания вопросов внедрения, включая выявление причин и моделей несоблюдения требований и проверку реализации и устойчивости корректирующих действий;

6) разработка и осуществление планов корректирующих действий в целях своевременного устранения выявленных недостатков, пробелов и уязвимых мест;

7) повышение стандартов профессиональной подготовки и управления в области контроля качества;

8) привлечение к работе и информирование старших руководителей и лиц, ответственных за принятие решений о факторах риска, связанных с авиационной безопасностью, и об их роли и ответственности в деле установления и осуществления надежного надзора и контроля качества.

§6. Глобальный приоритет 6 - расширение сотрудничества и поддержки

27. Интеграция эффективного сотрудничества и наращивание потенциала между государствами и внутри Кыргызской Республики, включая соответствующие заинтересованные стороны и отрасль обеспечивает более эффективное и действенное достижение ключевых результатов в области безопасности.

28. Эффективное наращивание потенциала (включая обмен информацией о национальных программах обеспечения безопасности гражданской авиации, программы подготовки кадров, программы контроля качества, проведение подготовки и оказание помощи в области AVSEC и пр.) способствует созданию безопасной авиационной сети и обеспечивает устойчивыми знаниями, возможностями, навыками и профессиональными качествами для уменьшения угрозы и поддержания мотивации своего персонала.

29. Орган гражданской авиации, государственные органы, организации гражданской авиации реализуют следующие задачи для расширения сотрудничества и поддержки:

1) обмен знаниями о требованиях к обеспечению авиационной безопасностью, мерах, процессах, процедурах и технологиях в сфере авиационной безопасности, в зависимости от обстоятельств;

2) обеспечение того, чтобы оказание помощи основывалось на надежном процессе, гарантирующем ее эффективность;

3) активная поддержка работы глобальных и региональных групп ИКАО по авиационной безопасности, включая осуществление региональных дорожных карт;

4) оказание, в соответствующих случаях, помощи другим государствам с учетом имеющихся внутренних ресурсов и опыта с тем, чтобы:

- а) оказывать поддержку другим государствам;
- б) обмениваться опытом и знаниями с другими государствами;
- в) использовать профили рисков безопасности и результаты проверок при планировании мероприятий по оказанию помощи;

5) привлечение к участию и информирование старших руководителей и лиц, ответственных за принятие решений, о факторах риска, связанных с авиационной безопасностью, и об их роли и ответственности в расширении сотрудничества и обмена информацией.

4. Обмен опытом и анализ

30. Реализация ГПАБ отслеживается на основе механизмов добровольного обмена информацией, опытом и показателя устойчивости эффективной реализации (EI) МНМ-УГПАБ с использованием цели и целевых ориентиров 2027, 2030 и 2033 годов для оценки глобального прогресса. Информация будет передаваться в ИКАО с использованием инструментов и форм, которые будет предоставлять ИКАО.

31. Организации гражданской авиации ежегодно предоставляют информацию о проведенной работе по реализации ГПАБ, включая информацию об успехах, проблемах и извлеченных уроках, в целях ускорения процесса достижения желаемой цели ГПАБ согласно типовой форме, приведенной в приложении 1.

32. Орган гражданской авиации ежегодно, на основании полученной от организаций гражданской авиации сведений проводит анализ выполнения Дорожной карты по реализации ГПАБ. По итогам такого анализа органом гражданской авиации составляется отчет по реализации ГПАБ, который представляется ИКАО.

Типовая форма для обмена опытом и передовой практикой

Эта типовая форма разработана для того, чтобы помочь структурировать обмен информацией и опытом, в том числе между государствами, касающийся достижения глобальных приоритетных областей ГПАБ о том, какие конкретные меры были приняты для выполнения задач в приоритетных областях и какие использовались механизмы мониторинга и оценки. Цель заключается в том, чтобы эксперты органа гражданской авиации, а также ИКАО лучше понимали стоящие задачи и успешные результаты участия организаций гражданской авиации, а также государств в ГПАБ, и чтобы по мере необходимости в ГПАБ вносились любые корректировки.

Руководители организаций гражданской авиации представляют информацию о реализации ГПАБ до 30 ноября каждого года для последующего рассмотрения и составления органом гражданской авиации единого отчета, который направляется в Секретариат ИКАО до 31 декабря каждого года.

ГЛОБАЛЬНАЯ ПРИОРИТЕТНАЯ ОБЛАСТЬ

Глобальная приоритетная область: [Выбрать одну из шести глобальных приоритетных областей]

Национальный контекст: [Краткое описание исторического и текущего контекста проблемы, которая будет рассмотрена в рамках глобальной приоритетной области, а также любых существующих обстоятельств, которые могут способствовать выполнению задач глобальной приоритетной области и устранению препятствий на пути их решения.]

ситуация	Цель/задача	вехи
[Описать текущую ситуацию, имеющую отношение к глобальной приоритетной области.]	[Описать окончательный результат и дату его достижения.]	[Указать промежуточные результаты, способствующие выполнению задач глобальной приоритетной области, и дату достижения каждого целевого ориентира.]

действия	Ответственные лица	Поддержка со стороны ИКАО/других заинтересованных сторон
[Описать виды деятельности, которые были осуществлены для достижения целевых ориентиров (по одному мероприятию в строке).]	[Описать организации, ответственные за осуществление видов деятельности.]	[Описать тип поддержки, оказываемой ИКАО и другими заинтересованными сторонами по каждому виду деятельности.]

**План (дорожная карта) основных мероприятий по реализации
Глобального плана обеспечения авиационной безопасности**

№	Глобальный приоритет	Цель	Основные задачи	Основные принципы/ Подходы	Ожидаемый результат
1	Улучшение осведомленности о факторах риска и реагирования на них	Повышение целенаправленности мер безопасности и прогнозирование возникающих рисков	1) Создание современной системы управления факторами риска; 2) Своевременное информирование о незаконных вмешательствах; 3) Подготовка специалистов по оценке факторов риска; 4) Внедрение утвержденной методики оценки рисков; 5) Корректировка АПКР 17 и программ безопасности; 6) Пересмотр процедур досмотра и контроль информированности сотрудников;	Целостный подход, прогнозирование, информированность, координация	Повышение способности персонала к своевременной идентификации и снижению рисков

			7) Создание системы управления киберрисками в гражданской авиации; 8) Развитие сотрудничества с государственными органами, организациями по выявлению угроз; 9) Разработка и внедрение программ обучения по управлению рисками 10) Внедрение системы сбора и анализа отчетов о событиях (SMS).			
2	Поддержание активной и эффективной культуры безопасности	Формирование позитивного поведения в области безопасности на всех уровнях	1) Утверждение принципов культуры безопасности; 2) Коммуникационная стратегия для повышения осведомленности; 3) Формирование культуры безопасности через обучение; 4) Внутренний контроль качества внедрения; 5) Поощрение сотрудников; 6) Кампании повышения осведомленности; 7) Внедрение политики «Just Culture» (культура	Вовлечение всех сотрудников, безопасность как ценность, организационная поддержка	Рост доверия к системе АБ	

3	Повышение и подчеркивание роли человеческого фактора	Развитие потенциала персонала и укрепление роли человека в безопасности	справедливости) 7) Анонимные опросы сотрудников. 1) Благоприятные условия труда и долгосрочные контракты; 2) Оценка влияния человеческого фактора; 3) Поддержание мотивации и соблюдения норм; 4) Интеграция принципов человеческого фактора в политику; 5) Оценка влияния человеческого фактора на эффективность мер безопасности; 6) Отбор и удержание квалифицированных специалистов 7) Внедрение программ CRM (управление ресурсами экипажа); 8) Тренинги по стресс-менеджменту и усталости; 9) Разработка процедур с учетом эргономики.	Инвестиции в персонал, мотивация, развитие компетенций, снижение текучести кадров	Снизить риски ошибок персонала, учитывать человеческий фактор в операциях
4	Совершенствование технологических ресурсов и	Повышение эффективности и	1) Современное оборудование; 2) Процедуры эксплуатации и сертификации;	Инновации, технологическое развитие,	Повысить эффективность

стимулирование инноваций	безопасности через технологии и инновации	3) Внедрение кибербезопасности; 4) Стимулирование исследований и испытаний; 5) Культура инноваций; 6) Поддержка стартапов; 7) Информационно-разъяснительные мероприятия; 8) Интеграция R&D с выявленными факторами риска; 9) Применение ИИ и ML; 10) Стандартизация и совместимость решений 11) Внедрение цифровых систем мониторинга и отчетности; 12) Применение технологий анализа данных (Big Data, AI).	интеграция человеческого фактора, кибербезопасность	процессов за счет технологий
5 Совершенствование надзора и контроля качества	Обеспечение устойчивой и эффективной системы авиационной безопасности	1) Полномочия, ресурсы и компетенции для органов надзора; 2) Процессы контроля качества и координации; 3) Передовая практика контроля качества; 4) Сотрудничество с полномочными органами, отраслью, а также с другими государствами;	Надзор, контроль, устойчивость, профессионализм, анализ и корректировка	Прозрачный и эффективный контроль выполнения требований, укрепление внутренней системы контроля.

			5) Анализ данных для выявления системных проблем; 6) Планы корректирующих действий; 7) Повышение стандартов подготовки; 8) Информирование руководителей о факторах риска; 9) Разработка автоматизированных чек-листов и стандартов инспекций; 10) Внедрение системы внутреннего аудита безопасности; 11) Интеграция KPI по качеству в отчетность.		
6	Расширение сотрудничества и поддержки	Эффективное сотрудничество о для повышения безопасности авиации	1) Обмен знаниями о требованиях и технологиях; 2) Надежный процесс оказания помощи; 3) Поддержка глобальных и региональных инициатив ИКАО; 4) Поддержка других государств (помощь, обмен опытом, использование профилей рисков);	Сотрудничество, обмен опытом, поддержка, интеграция с глобальными инициативами	Усилить взаимодействие с государственными органами, организациями гражданской авиации, международными организациями, обмен опытом.

			5) Привлечение руководителей к участию и информирование о рисках; 6) Регулярные совместные учения с органами и организациями; 7) Разработка проектов и подписание соглашений о сотрудничестве; 8) Участие в международных программах ИСАО, других международных, региональных отраслевых программах.		
--	--	--	--	--	--