



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 14 повестки дня. Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга

**ВОЗМОЖНОСТЬ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ОТЧЕТОВ ПО ЛИНИИ
МНМ УППКБП С УЧЕТОМ МАСШТАБА И СЛОЖНОСТИ АВИАЦИОННОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ГОСУДАРСТВЕ**

(Представлено Южной Африкой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Международной организации гражданской авиации (ИКАО) предлагается рассмотреть возможность усовершенствования отчетов по линии механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП) с учетом масштаба и сложности авиационной деятельности в различных государствах-членах, разделив государства с аналогичным объемом деятельности в области гражданской авиации на группы. Такой подход позволит проводить более объективные сравнения в рамках сопоставимых подгрупп, повышая актуальность и эффективность сотрудничества между государствами.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению содержание настоящего документа;
- б) предложить ИКАО в соответствии с планом работы изучить, как можно усовершенствовать отчеты об эффективности деятельности, с тем чтобы отразить масштаб и сложность деятельности в области гражданской авиации в государствах-членах на основе механизма классификации или группировки, позволяющего дифференцировать результаты государств с аналогичным объемом деятельности в области гражданской авиации, и представить рекомендации на следующей сессии Ассамблеи.

<i>Стратегические цели</i>	Данный документ связан со стратегической целью <i>"Каждый полет является безопасным и надежным"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Онлайновая платформа механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП) ИКАО Комплексная система по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов (iSTARS)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Цель настоящего документа – представить информацию и предложить ИКАО рассмотреть возможность усовершенствования отчетов по линии механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП) путем разделения государств-членов, осуществляющих аналогичную или сопоставимую деятельность в области гражданской авиации, на отдельные подгруппы и определения соответствующих показателей эффективной реализации (ЕІ) с учетом различных параметров деятельности в области гражданской авиации и ее сложности.

1.2 В настоящее время на веб-сайте Комплексной системы ИКАО по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов (iSTARS) версии 4.0 содержится информация, которая позволяет государствам сравнивать свои показатели в своих соответствующих регионах и на глобальном уровне. Однако невозможно сравнить показатели государств, в которых сложность и объем деятельности в области гражданской авиации являются сопоставимыми. Этот пробел не позволяет государствам эффективным образом оценивать свои показатели по сравнению с аналогичными государствами. Устранение этого пробела позволит государствам более объективно оценивать уровень соблюдения требований и эффективность своей деятельности. Кроме того, в результате государства, которым требуется помощь в рамках инициативы ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания", смогут определить те государства, с которыми они могут наладить партнерские отношения в целях оказания помощи друг другу.

2. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1 МНМ УППКБП служит механизмом для оценки способности государств осуществлять эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов. Он разработан таким образом, что он подходит для всех государств-членов, независимо от масштабов их деятельности в области гражданской авиации. Такая методология является обоснованной, в частности потому, что из расчетов исключаются вопросы протокола (ВП), которые считаются неприменимыми к конкретному государству.

2.2 В основе глобальной системы гражданской авиации лежит сотрудничество, в рамках которого государства совместно работают над повышением безопасности полетов гражданской авиации. Некоторые государства осуществляют авиационную деятельность в значительно большем объеме, чем другие, и показатели ЕІ также широко варьируются.

2.3 Хотя в настоящее время возможно получать отчеты государств об обеспечении безопасности полетов на региональном и глобальном уровнях, государствам было бы полезно получать сравнительные отчеты, содержащие показатели других аналогичных государств. Имеются в виду аналогичные показатели ЕІ, а также эквивалентный объем деятельности в области гражданской авиации, который можно определить с помощью вопросника об авиационной деятельности государства (ВАДГ).

2.4 Предлагаемый подход позволит более точно и объективно отразить глобальную ситуацию в области гражданской авиации и даст государствам-членам следующие преимущества:

2.4.1 Более эффективное распределение помощи со стороны ИКАО, что обеспечит направление поддержки туда, где она наиболее необходима и может дать наибольший эффект.

2.4.2 Улучшение понимания масштабов и распределения деятельности в области гражданской авиации с учетом имеющихся ресурсов, особенно в государствах, входящих в одну и ту же региональную организацию по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), что будет способствовать более активной поддержке инициативы NCLB ИКАО со стороны государств.

2.4.3 Возможность сравнительного анализа и оценки эффективности деятельности аналогичных государств, имеющих сопоставимые системы гражданской авиации и масштабы деятельности, что будет способствовать сотрудничеству и постоянному совершенствованию.

2.4.4 Более активная поддержка инициативы NCLB ИКАО путем предоставления соответствующим государствам доступа к помощи других государств-членов, которые могут быть легко определены, что позволит максимально повысить актуальность и эффективность сотрудничества и совместных усилий.

3. ОБСУЖДЕНИЕ

3.1 Все государства-члены имеют доступ к отчетам об эффективности деятельности и брифингам по безопасности полетов для государств через платформу iSTARS. Этот централизованный ресурс позволяет государствам проводить сравнительный анализ своих результатов в области обеспечения безопасности полетов и показателей эффективности как в рамках своих регионов, так и в глобальном масштабе. Такой сравнительный анализ можно использовать для повышения прозрачности, поощрения обмена передовой практикой и стимулирования постоянного совершенствования системы обеспечения безопасности полетов гражданской авиации. Однако важно признать, что не все государства осуществляют деятельность в области гражданской авиации в одинаковых масштабах или с одинаковой степенью сложности. В государствах с относительно ограниченными объемами воздушных перевозок могут отсутствовать многие показатели эффективности или не осуществляться те или иные мероприятия по обеспечению безопасности полетов, поскольку в их случае многие вопросы протокола (ВП) могут быть неприменимы или неактуальны. В результате текущий универсальный подход к представлению отчетов может не в полной мере отражать существенные особенности этих государств в области обеспечения безопасности полетов и эффективности, что может привести к получению менее полезных выводов или ввести в заблуждение при проведении сравнений.

3.2 Кроме того, когда iSTARS генерирует региональные и глобальные отчеты об эффективности деятельности, при сопоставлении, как правило, упускаются из виду разнообразие авиационной инфраструктуры, различия в нормативно-правовой базе и сложности при эксплуатации, существующие в разных государствах. Например, государство с очень сложной авиационной экосистемой, включающей международные аэропорты, многочисленные авиакомпании и обширные грузовые и пассажирские перевозки, сталкивается с совершенно иными проблемами в области управления безопасностью полетов, чем государство с ограниченным внутренним воздушным движением и небольшим объемом деятельности авиации общего назначения. Анализ с использованием одних и тех же показателей без группировки с учетом контекста может привести к искажению оценок эффективности. Отсутствие дифференциации может привести к несправедливым результатам сравнительного анализа: например, результаты небольшого государства могут оказаться низкими лишь потому, что в его случае определенные показатели неприменимы, или, напротив, в более крупном государстве со сложной системой могут быть скрыты критические риски за счет усреднения данных. Для устранения этого недостатка было бы весьма полезно предусмотреть механизм классификации или группировки в рамках отчетов об эффективности деятельности. Такой механизм позволил бы классифицировать государства на основе таких параметров, как объем и сложность авиационной деятельности, спектр

осуществляемых операций в области гражданской авиации, пропускная способность аэропортов и проработанность нормативно-правовой базы.

3.3 Групповые отчеты об эффективности деятельности позволят повысить информативность и актуальность данных, что будет полезно с точки зрения разработки политики на основе фактических данных, распределения ресурсов и регулирующего надзора. Это также обеспечит более справедливую основу для оценки, мотивируя все государства более активно участвовать в повышении безопасности полетов без опасения получить неадекватную оценку. В конечном счете такое совершенствование методологии представления отчетов соответствует более широкой цели повышения безопасности полетов в глобальном масштабе путем содействия получению более объективной и полезной информации об эффективности деятельности.

— КОНЕЦ —