

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

Пункт 13 повестки дня. Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга

ПРОГРАММА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ГОТОВНОСТИ МНМ УППКБП

(Представлено Бразилией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлена информация об опыте Бразилии в создании программы обеспечения готовности в рамках МНМ УППКБП в Национальном агентстве гражданской авиации (ANAC) и выгодах, которые могут быть получены путем проведения смоделированных проверок МНМ УППКБП. Эти инициативы повышают осведомленность об уровне безопасности полетов, делая систему гражданской авиации со временем более безопасной.

В этой связи Бразилия поддерживает методики независимых коллегиальных обзоров и самооценок, помогающие государствам сформировать свежий взгляд на их фактический уровень эффективной реализации, которые не заменяют проверки в рамках МНМ УППКБП ИКАО, но дают государствам возможность сотрудничать друг с другом и обмениваться знаниями и опытом, способствуя предотвращению деградации системы гражданской авиации до опасного уровня.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) признать выгоды коллегиальной оценки и самооценки в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) посредством признания программы обеспечения готовности и ее результатов в качестве активной методики предотвращения деградации уровня безопасности полетов государств.
- b) просить Аэронавигационную комиссию обсудить руководящие указания по разработке государствами членами своих программ обеспечения готовности;
- c) поощрять поддержку среди государств-членов проведения смоделированных проверок.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Нет
<i>Справочный материал</i>	Дос 9859 "Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)" Annex 19 "Управление безопасностью полетов"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Механизм непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) – важный для ИКАО инструмент оценки уровня безопасности полетов государств-членов. Поскольку ИКАО не

может оценивать ситуацию в государствах-членах на регулярной основе, меняя временные интервалы между проверками в разных странах, у государств может сложиться впечатление, что результаты их последней проверки представляют собой самую обновленную картину относительно их уровня безопасности полетов.

1.2 Методика самооценки является для государств ценным средством получения самой обновленной картины относительно их уровней безопасности полетов, однако она имеет определенные ограничения. Процесс самооценки может быть искажен внутренним взглядом государства, так как государство может быть либо чрезмерно строгим, либо даже слишком снисходительным в своей самооценке.

1.3 В прошлом году Бразилия получила помощь и содействие со стороны Канады и Франции в проведении внешнего анализа своей самооценки, в результате которого был получен более независимый результат. Этот результат пролил свет на процессы и законодательство ANAC, которые могут быть пересмотрены и усовершенствованы. Эта возможность усовершенствования может быть использована до проведения следующей проверки ИКАО.

1.4 Бразилия поддерживает методики независимых коллегияльных обзоров и самооценок, помогающие государствам сформировать свежий взгляд на их фактический уровень эффективной реализации, которые не заменяют проверки в рамках МНМ УППКБП ИКАО, но дают государствам возможность сотрудничать друг с другом и обмениваться знаниями и опытом, способствуя предотвращению деградации системы гражданской авиации до опасного уровня.

2. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1 Опыт ANAC в осуществлении смоделированных проверок, проводимых внешним экспертом

Программа ANAC по обеспечению готовности в рамках МНМ УППКБП

2.1.1 В 2015 году в ANAC была проведена координируемая ИКАО миссия по валидации (ICVM) с целью определить, были ли удовлетворительно устранены ранее выявленные недостатки в области безопасности полетов, путем оценки положения дел с осуществлением корректирующих действий или смягчающих мер.

2.1.2 В 2015 году ANAC разработало проект (уникальная инициатива с конкретными сроками начала и окончания, требующая выделения ресурсов на создание продукта, обслуживания или исключительного результата) по подготовке Агентства и его департаментов к проверкам. Несмотря на проект, подготовка была для Агентства дорогостоящей с точки зрения затрат времени и выделения людских ресурсов на организацию ответных мер и представление доказательств, необходимых для участия в проверке.

2.1.3 После проверки Совет директоров, не желая испытывать такой же стресс, как в 2009 и 2015 годах, разработал приоритетный проект (проект, охарактеризованный Советом директоров как дифференцированная релевантность для достижения стратегических целей Агентства) с целью организационного оформления программы МНМ УППКБП в рамках Агентства.

2.1.4 Одним из продуктов приоритетного проекта организационного оформления МНМ УППКБП была разработка программы обеспечения готовности, которая должна быть способна

содержать обновленную базу данных об ответах и доказательствах в связи с вопросами протокола (ВП) МНМ УППКБП.

2.1.5 В качестве первоначального действия в отношении программы обеспечения готовности следовало провести внешнюю оценку протокола УППКБП, и ANAC смогло посредством двустороннего соглашения о техническом сотрудничестве получить помощь от ТССА (Управление гражданской авиации Министерства транспорта Канады) и DGAC Франции (Главное управление гражданской авиации) в проведении этих смоделированных проверок.

2.1.6 Согласно результатам смоделированных проверок показатель эффективной реализации ANAC составил 93,91% по сравнению с показателем EI 95,14%, что свидетельствует о различии между официальным результатом проверок и нынешним состоянием бразильского государства в части, касающейся УППКБП.

3. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

3.1 Выгоды самооценки

Самооценка по ВП

3.1.1 Инструмент самооценки, представленный на онлайн-платформе (OLF) МНМ, является для государств важным инструментом обновления своих знаний о собственном положении дел с реализацией.

3.1.2 Каждая система контроля в области гражданской авиации является несовершенной системой и должна быть управляемой на своем уровне безопасности. Самооценка может быть одним из инструментов, которые могут повысить уровень понимания государством своего фактического уровня безопасности полетов в рамках своей системы контроля в области гражданской авиации.

3.1.3 Зная свой нынешний уровень безопасности полетов, государства могут обновлять свои ответы на ВП:

- a) которые были признаны неудовлетворительными;
- b) которые были изменены;
- c) на которые могут повлиять изменения в системе гражданской авиации (правила, процессы, процедуры, организационная структура);
- d) на которые могут повлиять изменения в SARP и других правилах ИКАО.

3.2 Готовность в рамках УППКБП

3.2.1 Прямой результат применения инструмента самооценки и ее выполнения государствами-членами – это состояние готовности, которое может быть достигнуто государством.

3.2.2 Зная свой фактический показатель EI, государство может избежать деградации своего уровня безопасности полетов до неустойчивого уровня, выход из которого сопряжен со значительными издержками.

3.3 Самоконтроль в рамках УППКБП

3.3.1 Для реализации программы обеспечения готовности государство-член должно разработать программу внутренних проверок, способную оценить его систему.

3.3.2 Такая программа проверок должна быть способна как можно более объективно оценить систему, с тем чтобы на показатель EI не влияло ограничительное или снисходительное предвзятое отношение.

3.3.3 Одна из возможностей уменьшения влияния предвзятого отношения заключается в проведении проверок между государствами-членами на основе двусторонних соглашений с единственной целью получить независимое мнение.

3.3.4 Имея такой результат, государство будет знать, какие аспекты следует принять во внимание для исправления или обновления (например, процессы, которые надлежит внедрить; стандарты, уже не отвечающие требованиям ИКАО, и т. д.).

3.3.5 Следует отметить, что результаты внутренних проверок и даже проверок, проведенных по договоренности между государствами-членами, могут использоваться только проверенным государством и они не предназначены для замены результатов официальных проверок, проводимых в рамках Программы МНМ УППКБП.

4. ВЫВОД

4.1 Бразилия полагает, что создание государством программы обеспечения готовности может повысить осведомленность об уровне безопасности полетов, что со временем сделает систему гражданской авиации государства более безопасной.