



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 16 повестки дня. Совершенствование контроля за обеспечением безопасности полетов

СОЗДАНИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПО КОНТРОЛЮ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В РАЙОНЕ ТИХОГО ОКЕАНА [ОРГАНИЗАЦИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В РАЙОНЕ ТИХОГО ОКЕАНА (PASO)]

(Представлено Самоа, от имени Австралии, Фиджи, Кирибати, Папуа-Новой Гвинеи, Соломоновых Островов, Самоа, Тонги и Вануату)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе рассматриваются трудности, с которыми сталкиваются небольшие государства при выполнении своих обязательств в области контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности, а также говорится о значительном прогрессе в создании PASO, достигнутом в районе Тихого океана. Настоящий документ охватывает специфические аспекты этой организации и предлагает ИКАО уделять больше внимания разнообразным региональным организационным структурам, которые появляются в различных местах.

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

A35-WP/63, Единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов. Doc 7300, Конвенция о международной гражданской авиации

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Трудности, с которыми сталкиваются небольшие островные государства Тихого океана при выполнении своих обязательств в области контроля за обеспечением безопасности полетов международной гражданской авиации, были признаны в середине 90-х годов. В 1998 году в рамках регионального аэронавигационного плана была разработана политика, предусматривающая переход к региональной совместной согласованной системе.

1.2 Были проведены различные исследования с использованием в качестве отправной точки системы COSCAP ИКАО. Было решено, что региональная организация в районе Тихого океана должна выйти за рамки деятельности COSCAP на тот момент, в результате чего была задумана концепция организации по безопасности полетов в районе Тихого океана (PASO). Первоначально круг вопросов данной организации ограничивался летной годностью, производством полетов и выдачей свидетельств, однако в настоящее время добавлены вопросы аэропортов и авиационной безопасности.

1.3 В августе 2002 года PASO была зарегистрирована как некоммерческая компания, после чего организация развернула свою деятельность. Начало работы в области контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности, основанной на восьми критических элементах системы контроля за обеспечением безопасности полетов, планируется на начало 2005 года.

2. ПОЛОЖЕНИЕ ДЕЛ

2.1 Основное исходное условие, на котором строится PASO, заключается в том, что данной организацией владеют и руководят ее государства-члены. Реализацию ее функций осуществляет Совет директоров, в который входят представители от каждого государства, обычно на уровне министра транспорта или генерального директора гражданской авиации. Кроме того, Совет включает в себя представителей Ассоциации авиакомпаний южной части Тихого океана и Секретариата Форума островов Тихого океана. ИКАО была приглашена в Совет в качестве технического советника/наблюдателя. Правом голоса в Совете обладают только государства, а председатель избирается на ротационной основе.

2.2 Согласно концепции PASO эта организация будет фактически решать задачи в области контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности от имени государств-членов и выступать в качестве технического консультативного органа. Данная работа будет включать в себя проведение проверок, осуществление надзора, оказание помощи отрасли и контроль выполнения. В целях содействия проведению этой работы государства-члены, которые стремятся воспользоваться услугами PASO, условились стандартизировать свои национальные эксплуатационные правила, основанные на своде правил Новой Зеландии.

2.3 Первоначально проверки будут основываться на оценке конкретных результатов и использовании системы управления безопасностью полетов (SMS) с постепенным усилением акцента на SMS, по мере того как авиационная отрасль будет расширять возможности ее использования. Кроме того, в настоящее время рассматривается также система проведения проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (IOSA) ИАТА на предмет того, чтобы на ее базе сформировать основную часть системы PASO.

2.4 В соответствии с Конвенцией государства несут обязательства в отношении контроля за обеспечением безопасности полетов, и в этой связи PASO будет направлять соответствующим государствам доклады с рекомендациями для их утверждения или предпринятия необходимых корректирующих действий и контроля их выполнения.

2.5 Кроме того, роль PASO предусматривает оказание помощи и предоставление консультаций отрасли, поскольку "коллективное обеспечение безопасности полетов" представляется наиболее эффективным способом использования скудных технических ресурсов региона.

2.6 В PASO будут работать технические эксперты по вопросам производства полетов, летной годности, аэропортов и авиационной безопасности, а также вспомогательные административные сотрудники. Коллективный и региональный характер данной организации дает возможность воспользоваться экономией за счет масштабов, а некоммерческий характер организации означает, что ее работа основывается на принципе возмещения издержек.

2.7 С тем чтобы связать государства и организацию соответствующим обязательством, была завершена подготовка договора о безопасности полетов гражданской авиации и авиационной безопасности в районе Тихого океана, который в настоящее время открыт для подписания государствами-членами. В этом договоре конкретно упоминается Конвенция о международной гражданской авиации.

2.8 Все финансирование PASO пока осуществляется за счет взносов государств-членов и ежегодной платы за членство в Совете. В настоящее время Азиатским банком развития решается вопрос о предоставлении долгосрочного займа для покрытия начальных расходов.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Государства – члены PASO считают, что эта организация позволит им выполнять свои международные обязательства комплексным и экономически эффективным образом. Несмотря на то, что создание организации потребовало значительных затрат времени и усилий, она в настоящее время почти готова к работе.

3.2 В связи с некоторыми специфическими трудностями в регионе структура и сфера деятельности организации несколько отличаются от стандартизации ИКАО, которой помогает COSCAP.

3.3 Эти различия указывают на необходимость проявления гибкости в создании региональных организаций, с тем чтобы обеспечить получение наилучших возможных результатов в области безопасности полетов и авиационной безопасности. В пп. 6.4 и 6.7 документа A35-WP/63 единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов конкретно увязывается с такими организациями, как PASO.

3.4 В силу этих причин государства – члены PASO полностью поддерживают инициативы, изложенные в документе A35-WP/63 и, в частности, гибкий подход, который позволяет объединением государств разработать региональные организационные структуры с учетом их конкретных отличительных особенностей и требований.

3.5 Поддержка со стороны ИКАО концепции региональных организаций, помимо COSCAP, дает возможность поощрять более крупные государства, входящие в региональные объединения к оказанию поддержки конкретным и экономически эффективным образом.

4. **ФИНАНСОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ПРЕДЛАГАЕМЫХ ДЕЙСТВИЙ**

4.1 Принятие ИКАО более гибкого подхода к созданию региональных организаций влечет за собой какие-либо финансовые последствия для ресурсов ИКАО. Секретариат уже выполнил значительную часть работы в части обеспечения инструктивного материала для таких организаций.

5. **ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ**

Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению содержание настоящего документа;
- b) признать необходимость использования гибкого подхода к созданию региональных организаций;
- c) одобрить документ A35-WP/63 и прилагаемую к нему резолюцию; и
- d) поручить Генеральному секретарю оказать через региональные бюро Организации соответствующую помощь в целях содействия созданию субрегиональных организаций, отвечающих за выполнение задач в области контроля за обеспечением безопасности полетов.

– КОНЕЦ –