

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 29 повестки дня. Региональные механизмы координации осуществления деятельности в области обеспечения безопасности полетов и аэронавигации

ГЛОБАЛЬНАЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (GASOS) В КОНТЕКСТЕ ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА

(Представлено Новой Зеландией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Новая Зеландия в принципе поддерживает концепцию GASOS, однако считает, что необходимо проделать дополнительную работу, с тем чтобы иметь более полное представление о затратах и выгодах GASOS для регионов, государств и авиационной отрасли, а также установить, какой приоритет ИКАО следует придать потенциальному внедрению GASOS.

Действия: Ассамблее предлагается поддержать концепцию GASOS, но признать, что необходимо проделать дополнительную работу, с тем чтобы определить затраты и выгоды GASOS для регионов, государств и авиационной отрасли, а также установить какой приоритет ИКАО следует придать потенциальному внедрению GASOS.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями в области безопасности полетов
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Новая Зеландия в принципе поддерживает разработку глобальной системы контроля за безопасностью полетов (GASOS), которая потенциально может повысить эффективность деятельности организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (SOO) и организаций по расследованию авиационных происшествий (AIO).

1.2 GASOS может стать результативным средством поддержания надежности и эффективности региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов в целях оказания помощи островным государствам Тихоокеанского региона в деле повышения эффективности обеспечения безопасности полетов гражданской авиации в регионе за счет повышения действенности регламентирующих мер.

1.3 Новая Зеландия принимает к сведению работу, проделанную Исследовательской группой GASOS ИКАО после 13-й Аэронавигационной конференции, по изучению правовой ответственности и риска, управления и проблем технического потенциала, а также вопросов затрат/выгод, связанных с GASOS.

2. КОНТЕКСТ ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА

2.1 Все островные государства Тихоокеанского региона понимают и высоко ценят важность безопасного, надежного и эффективного воздушного транспорта для обеспечения социальных услуг и экономической деятельности, на которых строятся стабильная экономика и общество.

2.2 Многие островные государства Тихоокеанского региона имеют низкие показатели эффективной реализации (EI), что свидетельствует об их возможностях в области контроля за обеспечением безопасности полетов. Это в первую очередь относится к малым островным развивающимся государствам (PSIDS), эффективность обеспечения безопасности полетов которых сталкивается с большим количеством проблем, чем в других регионах.

2.3 Новая Зеландия заявляет о своей приверженности принципам оказания помощи островным государствам Тихоокеанского региона в целях активизации их экономического, социального и экологического развития. Новая Зеландия предоставляет техническую помощь и осуществляет программы наращивания потенциала для оказания помощи в деле повышения эффективности контроля за обеспечением безопасности полетов гражданской авиации в регионе.

2.4 Повсеместное принятие островными государствами Тихоокеанского региона правил гражданской авиации (CAR) Новой Зеландии способствует этой работе за счет применения согласованных правил для обеспечения безопасной авиационной системы.

2.5 Новая Зеландия поддерживает деятельность Тихоокеанского управления по обеспечению безопасности на авиатранспорте (PASO) с самого начала его создания. В PASO работает и управляет его деятельностью небольшое число технического персонала, который реагирует на просьбы государств-членов по оказанию помощи. В тех случаях, когда эти сотрудники не могут оказать необходимую помощь, соответствующую поддержку по возможности оказывает ведомство гражданской авиации Новой Зеландии (CAANZ).

3. GASOS В ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ

3.1 В тех случаях, когда отдельные островные государства Тихоокеанского региона не обладают возможностями или потенциалом для осуществления надлежащего контроля за обеспечением безопасности полетов, эти обязанности могут взять на себя региональные организации по обеспечению контроля за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и тем самым повысить эффективность обеспечения безопасности полетов в целом.

3.2 Данный подход соответствует инициативе ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"*.

3.3 GASOS может стать результативным механизмом, способствующим выполнению работы PASO, которое постоянно наращивает свой потенциал (или других RSOO, которые могут быть созданы в регионе).

4. ПРАВОВАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И РИСК

4.1 Как отмечается в разработанном в апреле 2019 года проекте концепции производства полетов (CONOPS) GASOS, в котором государства делегируют определенные функции по безопасности полетов в SOO/AIO, они, тем не менее, продолжают отвечать за надлежащее выполнение своих обязательств по обеспечению безопасности полетов.

4.2 Признавая, что анализ, проведенный Управлением по правовым вопросам и внешним сношениям ИКАО, установил, что GASOS соответствует конвенции ИКАО и не создает правовых рисков для ИКАО в деле реализации уровней 1 и 2 GASOS, по мнению Новой Зеландии, все таки требуется провести дополнительную работу по правовой ответственности и передаче риска между SOO/AIO и государствами.

4.3 В частности, Новая Зеландия считает, что необходимо провести дополнительную работу в целях определения степени ответственности SOO/AIO в отношении любого делегирования государством функций по контролю за обеспечением безопасности полетов, а также рамок солидарной ответственности. Без четкого разъяснения данного вопроса возникает риск того, что государства не будут готовы делегировать функции по контролю за обеспечением безопасности полетов, в особенности на уровнях 2 и 3.

5. ПРОБЛЕМЫ, СВЯЗАННЫЕ С УПРАВЛЕНИЕМ И ПОТЕНЦИАЛОМ

5.1 Как в части официального делегирования функций в SOO/AIO, так и в постоянном обеспечении эффективности деятельности SOO/AIO, государства должны иметь надлежащие ресурсы и специалистов, с тем чтобы гарантировать выполнение на постоянной основе своих обязательств по контролю за обеспечением безопасности полетов.

5.2 В отношении тех государств, которые не имеют необходимого потенциала или ресурсов (в частности, устойчивого источника финансирования, предназначенного для контроля за обеспечением безопасности полетов) для выполнения своих функций по безопасности полетов, делегирование этих функций через GASOS может не устранить для этих государств проблемы потенциала/ресурсов с учетом выполнения на постоянной основе своих обязательств.

5.3 Поэтому необходимо уточнить, каким образом государствам будет оказана поддержка для обеспечения ими на постоянной основе деятельности признанных GASOS SOO/AIO.

5.4 Такая поддержка может быть оказана имеющими большие ресурсы государствами или непосредственно ИКАО. Но необходимо проделать дополнительную работу для изучения вопроса о том, как эти договоренности будут действовать на практике, и их преимуществ, учитывая при этом уже проводимую работу государствами с большим техническим потенциалом, направленную на оказание помощи государствам с меньшими возможностями (например, Новой Зеландией в Тихоокеанском регионе).

5.5 В Тихоокеанском регионе PASO продолжает наращивать свой потенциал и расширять свои возможности в части функций RSOO по обеспечению безопасности полетов или в отношении тех функций, которые можно делегировать в рамках GASOS. Таким образом, следует сосредоточить внимание на повышении потенциала PASO, прежде чем будут приняты меры по делегированию дополнительных обязанностей через GASOS. PASO по-прежнему будет необходима поддержка государств для консолидации и повышения своих возможностей и потенциала.

5.6 Необходимо также рассмотреть вопросы, связанные со сложностями в области суверенитета и управления в рамках Тихоокеанского региона, и их воздействие на контроль в будущем со стороны государств за деятельностью, утвержденной SOO.

6. АНАЛИЗ ЗАТРАТ/ВЫГОД

6.1 Несмотря на то что общая концепция GASOS имеет свои преимущества, необходимо тщательно рассмотреть результаты любого анализа затрат/выгод (CBA), связанного с GASOS. Он должен основываться на достоверных допущениях и четко продемонстрировать предельные выгоды, которые государствам принесет GASOS, помимо тех преимуществ, которые уже достигнуты с помощью отдельных государств, использующих существующие региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов. Например, какие дополнительные функции государства могли бы делегировать региональной организации в результате внедрения GASOS, что потенциально обеспечит дополнительную экономию ресурсов?

6.2 Крайне важно продемонстрировать четкие, выраженные в количественном отношении выгоды для обоснования принятия государствами соответствующих решений в части их действий по надзору за деятельностью SOO/AIO, а также для определения того, какой приоритет следует придать GASOS со стороны ИКАО по сравнению с другими мерами, направленными на повышение эффективности обеспечения безопасности полетов, в частности для государств с меньшими объемами воздушного движения и обладающими меньшими ресурсами в области авиации.