



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ В

Пункт 6 повестки дня. Организационные вопросы в области безопасности полетов

6.1. Стратегический план

6.1.3. Глобальная система контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS)

РАЗВИТИЕ ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (GASOS)

(Представлено Австралией в соавторстве с Новой Зеландией и Сингапуром)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлены три важнейших направления будущей работы по вопросам правовой ответственности, управления и анализа рентабельности, которые будут способствовать развитию глобальной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS).

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендациями, приведенными в п. 5.2.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Австралия поддерживает концепцию глобальной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS) и деятельность ИКАО по проведению соответствующей подготовительной работы. GASOS имеет возможность обеспечить такие существенные преимущества как повышение безопасности полетов, эффективности и пропускной способности при выполнении функций, связанных с организацией контроля за безопасностью полетов регламентирующими органами.

1.2 Австралия предлагает ИКАО взять на себя будущую работу по трем основным направлениям, включая вопросы правовой ответственности, управления и анализа рентабельности, чтобы содействовать развитию GASOS.

2. ПРАВОВАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПЕРЕДАЧА РИСКА

2.1 GASOS, создавая механизм делегирования функций контроля за обеспечением безопасности полетов организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (SOO), должен четко определить правовые последствия разных уровней ответственности между SOO и государствами.

2.2 GASOS считает, что государства несут общую ответственность за контроль за обеспечением безопасности полетов в соответствии с *Конвенцией о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция, документ Doc 7300), и указывает, что контроль, осуществляемый ИКАО и делегирующим соответствующие полномочия государством, является достаточным для того, чтобы справляться с возможными проблемами.

2.3 Если ИКАО, местные органы власти или авиационное сообщество в целом приходят к выводу, что SOO пренебрегает своими обязанностями или не обладает компетенцией для осуществления контроля или сертификации, то, согласно GASOS, предусматривается следующее:

- a) ИКАО может ограничить, обусловить, приостановить или отозвать аттестационный сертификат;
- b) государство может провести мероприятия по недопущению негативных последствий или потребовать проведения корректирующих действий;
- c) государство может аннулировать делегирование полномочий по контролю за обеспечением безопасности полетов.

2.4 Исходя из вышесказанного, в существующих правовых рамках GASOS необходимо рассмотреть вопрос о правовой ответственности в ситуации, когда SOO оказывается пренебрегающим своими обязанностями или некомпетентным в осуществлении контроля, или когда деятельность SOO не соответствует интересам государства. Само существование другого учреждения, участвующего в осуществлении контроля за обеспечением безопасности полетов, уже является основанием для вовлечения такого учреждения в правовой спор или расследование. В ходе подготовительной работы GASOS необходимо рассмотреть и определить степень передачи правовой ответственности, рисков или обязанностей от государства к SOO. Кроме того, предлагается продолжить работу по определению способов обеспечить постоянную информированность ИКАО относительно компетентности SOO.

2.5 Необходимо также продолжать работу по определению степени ответственности, которую будет иметь SOO в связи с делегированием ей государством функций контроля за обеспечением безопасности полетов. Разработка четкого и юридически обоснованного документа – отдельного от статьи 83 bis Чикагской конвенции, но согласованного с ней по существу – должна быть включена в делегированные функции контроля, чтобы внести ясность в вопросы о степени общей ответственности и о том, есть ли необходимость в возмещении убытков и освобождении от ответственности.

2.6 Подробная информация о процессе делегирования функций должна быть включена в систему GASOS, чтобы обеспечить государствам и SOO уверенность в распределении ролей и ответственности при осуществлении контроля за обеспечением безопасности полетов. Неспособность установить надлежащее пропорциональное распределение ответственности и рисков может ограничить делегирование государствами функций контроля за обеспечением безопасности полетов 2-го и 3-го уровня.

2.7 Урегулирование проблемы ответственности также необходимо для того, чтобы ограничить возможные риски для ИКАО, связанные с подтверждением эффективности SOO с помощью оценок и постоянного мониторинга. Настоятельно необходимо урегулировать вопросы, связанные с ответственностью и риском, чтобы предотвратить ущерб для репутации или финансового положения ИКАО.

3. УПРАВЛЕНИЕ

3.1 Базовый механизм контроля, представленный GASOS, зависит от способности государства выделить ресурсы и специалистов, чтобы обеспечить надлежащее выполнение функций SOO, закрепленных в документе о делегировании полномочий.

3.2 Зачастую причиной, по которой государство делегирует функции контроля за обеспечением безопасности полетов организации, уполномоченной GASOS, является тот факт, что государство не имеет достаточных возможностей для выполнения таких функций. Однако GASOS необходима, чтобы государство имело возможность определять и контролировать выполнение делегированных функций. Хотя это условие представляется приемлемым для организаций контроля за обеспечением безопасности полетов крупных государств, оно может оказаться трудновыполнимым для организаций небольших государств с недостаточными техническими возможностями (т. е. для тех государств, которым GASOS призвана помогать), чтобы адекватно оценивать способность выполнять указанные функции. Таким образом, дальнейшая деятельность должна быть направлена на разработку таких мероприятий, как оказание профессиональной помощи со стороны крупных государств или ИКАО небольшим государствам в деле удовлетворения их требований в отношении работы SOO.

3.3 Согласно GASOS, государство получает кредит в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) для обеспечения функций, делегированных уполномоченной SOO. Однако практически отсутствует подробная информация о том, повлияет ли невыполнение обязанностей SOO на показатели государства в УППКБП.

3.4 Помимо прояснения этих вопросов ИКАО должна обеспечить инструктивный материал и соответствующие меры, чтобы помочь государствам рационально и эффективно перейти к другой SOO. Также при таких обстоятельствах должны быть рассмотрены меры по сохранению показателя государства в УППКБП, например, предоставление приемлемого льготного периода, чтобы дать возможность государству перейти к другой SOO.

3.5 Также должен быть рассмотрен вопрос о способности урегулировать потенциальные конфликты интересов в организации, которая несет ответственность за показатели государств-клиентов в УППКБП, а также в таких SOO, которые выполняют функции технического обеспечения или сертификации. Необходимо разработать меры и инструктивные материалы для оценки управленческой деятельности различных SOO в плане их способности регулировать и предотвращать потенциальные конфликты интересов.

4. АНАЛИЗ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ

4.1 Учитывая разные уровни обеспеченности государственных организаций ресурсами по контролю за обеспечением безопасности полетов, необходимо рассмотреть вопрос о проведении анализа рентабельности, чтобы определить и количественно оценить преимущества для государств и авиационной отрасли, предоставляемые GASOS благодаря повышению безопасности полетов, эффективности и пропускной способности.

4.2 Принимая во внимание, что предполагаемая система должна работать на принципах окупаемости, анализ рентабельности даст возможность государствам понять, что стоимость поддержания окупаемости GASOS с лихвой компенсируется экономией средств и повышением эффективности, получаемых от делегирования некоторых функций контроля за обеспечением безопасности полетов.

4.3 Этот анализ рентабельности должен способствовать тому, чтобы государства, обладающие достаточными ресурсами, оказывали помощь другим государствам в использовании функций контроля SOO. Таким образом, будет поддержана действующая политика ИКАО, направленная на то, чтобы ни одна страна не оставалась без внимания.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

5.1 Поскольку Австралия поддерживает GASOS, мы предлагаем ИКАО продолжить работу, направленную на поддержку развития GASOS, по трем конкретным направлениям: правовая ответственность, управление и анализ рентабельности.

5.2 Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Рекомендация 6.1/х. Развитие глобальной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS)

Конференции предлагается:

- а) поручить ИКАО продолжить работу по развитию глобальной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS) в отношении:
 - 1) правовой ответственности и риска для государств, ИКАО и уполномоченных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (SOO), возникающих в результате делегирования функций контроля за обеспечением безопасности полетов;
 - 2) управленческих мер по содействию принятию концепции GASOS государствами, включая ресурсы для помощи государствам в осуществлении контроля за делегированием функций SOO;
 - 3) влияния результатов оценки и постоянного мониторинга SOO со стороны ИКАО на показатели государства в Универсальной программе проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), в особенности если SOO не соответствует принятым Стандартам;
 - 4) разработки инструктивного материала для уточнения процесса перехода функций контроля от одного SOO к другому и влияния на показатели государства в УППКБП в таких обстоятельствах;
 - 5) разработки критериев, используемых для оценки SOO в том, что касается внедрения и соблюдения надлежащих управленческих методов при выполнении функций контроля за обеспечением безопасности полетов, включая урегулирование конфликтов интересов;
 - 6) разработки анализа рентабельности в целях содействия участию в GASOS и разъяснения измеримых преимуществ для государств и авиационной отрасли.