

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 28 повестки дня. Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания"****ФИЛИАЛ РЕГИОНАЛЬНОГО БЮРО В ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ**

(Представлено Самоа, Тонга, Вануату, Папуа-Новой Гвинеей, Кирибати, Сингапуром, Новой Зеландией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В связи с разнообразием Региона Азии и Тихого океана (АРАС) у каждого государства возникают большие трудности с внедрением всего набора Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, охватывающих вопросы безопасности полетов, аэронавигации и авиационной безопасности. Особенно наглядно эти трудности проявляются в государствах, обладающих ограниченными ресурсами, что характерно для островных государств в Тихом океане. ИКАО предлагается обсудить во взаимодействии с государствами тихоокеанского региона вопрос возможного создания в этом регионе филиала регионального бюро в целях оказания островным государствам в Тихом океане более целенаправленной поддержки.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению трудности, с которыми сталкиваются малые государства в регионе Азии и Тихого океана при внедрении всего набора Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО, охватывающих вопросы безопасности полетов, аэронавигации и авиационной безопасности;
- b) принять к сведению, что эти трудности наиболее ярко проявляются в островных государствах Тихого океана, располагающих ограниченными специальными авиационными и финансовыми ресурсами;
- c) рекомендовать ИКАО изучить в тесном взаимодействии с государствами тихоокеанского региона возможность создания в этом регионе филиала регионального бюро и рассмотреть вопрос о проведении дальнейшего анализа по существу данного вопроса.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Проведение оценки целесообразности согласно п. с) действий потребует финансовых затрат со стороны ИКАО
<i>Справочный материал</i>	

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 К региону Азии и Тихого океана (АРАС) ИКАО приписаны 38 Договаривающихся государств, и он включает 50 районов полетной информации (РПИ), которые охватывают самый большой участок воздушного пространства по сравнению с любым другим регионом ИКАО. Региональное бюро АРАС находится в Бангкоке (Таиланд), а филиал регионального бюро – в Пекине (Китай).

1.2 В регионе АРАС наблюдается исключительно широкое разнообразие в уровнях развития аэронавигационных систем и реализации положений по авиационной безопасности. Это вкпе с постоянным активным ростом объемов перевозок по всему региону создает значительные трудности. Для обеспечения безопасности воздушного транспорта в регионе АРАС требуется твердая приверженность реализации инициатив ИКАО и тесное сотрудничество между государствами и авиационной отраслью в целях создания целостной системы и наращивания потенциала в регионе АРАС.

1.3 В 2014 году ИКАО выступила с инициативой "Ни одна страна не остается без внимания", цель которой обеспечить более высокую степень гармонизации внедрения во всем мире Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, с тем чтобы *все* государства могли получать существенные социально-экономические выгоды от безопасного и надежного воздушного транспорта. Одновременно ИКАО также постановила, что ей следует в большем объеме оказывать развивающимся государствам прямую помощь, активнее координируя сотрудничество между государствами, и помогать этим государствам вырабатывать политическую волю, необходимую для наращивания ресурсов и потенциала.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В условиях постоянного роста сектора воздушного транспорта государства АРАС сталкиваются со значительными трудностями в сфере регулирования. Эти трудности заключаются в следующем:

2.2.1 Значительный рост объемов воздушных перевозок¹:

- a) доля региона АРАС в общем объеме международных перевозок в коммерческих пассажиро-километрах составляет 42 %;
- b) воздушным транспортом региона АРАС перевозится 33 % от общего количества пассажиров в мире, что является наибольшим показателем среди регионов ИКАО (1,1 млрд пассажиров: рост на 8 % по сравнению с 2013 годом);
- c) авиакомпании региона АРАС зарегистрировали увеличение спроса на 8,2 % по сравнению с 2014 годом, т. е. наибольший прирост среди регионов. Спрос на перевозки стимулировался увеличением на 7,3 % количества прямых рейсов в разные аэропорты;
- d) все пять самых загруженных международных и внутренних маршрутов между парами городов находятся в регионе АРАС.

2.1.2 Недостаточная гармонизация систем обеспечения авиационной безопасности в разных государствах АРАС: среди регионов ИКАО АРАС является регионом с самыми значительными различиями по размерам, потенциалу, уровню авиационной безопасности и безопасности полетов, степени соблюдения требований и объему операций по обеспечению авиационной безопасности.

¹ Данные Международной ассоциации воздушного транспорта за 2015 год.

2.1.3 Недостаточное количество качественных учебных заведений и авиационных специалистов: по оценкам ИКАО региону APAC к 2030 году потребуется 230 000 пилотов. Для удовлетворения этого спроса потребуется выпускать в год примерно 14 000 пилотов (нынешние возможности составляют примерно 5000).

2.1.4 Подготовка к последствиям, связанным с природными бедствиями и катастрофами: природные бедствия и катастрофы, вызываемые изменениями климата, в долгосрочном плане скажутся на воздушных перевозках из региона APAC и внутри его (особенно в случае островных/прибрежных государств), что затронет экономическое развитие региона.

2.2 В преодолении этих трудностей все большую роль будет играть всеобъемлющее последовательное соблюдение SARPS ИКАО, особенно государствами региона APAC с ограниченными ресурсами. Существующие в настоящее время различия в степени соблюдения SARPS в регионе APAC уже довольно значительны. Самый низкий показатель "эффективной реализации" (EI) в регионе APAC составляет приблизительно 6 %, в то время как самый высокий – приблизительно 99 %.

2.3 Приведенные в таблице 1 ниже результаты анализа EI по региону APAC также свидетельствуют о различиях в степени соблюдения SARPS между "государствами Азии" и "тихоокеанскими государствами". У более $\frac{3}{4}$ тихоокеанских государств показатель EI ниже среднего по ИКАО, в то время как в Азии таких государств менее половины, а по самому низкому показателю EI тихоокеанский регион находится на втором месте среди всех 185 государств, в которых проводились проверки. Это свидетельствует о том, что несмотря на все усилия региональных рабочих групп, регионального бюро ИКАО и по линии двусторонних и многосторонних соглашений, определенному количеству государств в тихоокеанском регионе требуется дополнительная целевая помощь для того, чтобы они не оставались в числе отстающих.

Таблица 1. Сравнение показателей "эффективной реализации" в регионе APAC

Средний показатель по итогам проверок в сфере безопасности полетов во всех государствах ИКАО	63 %
Средний показатель по APAC	59 %
Средний показатель по государствам Азии ²	68 %
Средний показатель по тихоокеанским государствам ³	43 %
Наивысший показатель по Азии	99 %
Наивысший показатель по Тихому океану	84 %
Наименьший показатель по Азии	34 %
Наименьший показатель по Тихому океану	6 %
Доля государств Азии с показателем ниже среднего по ИКАО	41 %
Доля тихоокеанских государств с показателем ниже среднего по ИКАО	84 %

² К государствам Азии отнесены: Афганистан, Таиланд, Бутан, Камбоджа, Индонезия, Тимор-Лешти, Бангладеш, Вьетнам, Непал, Филиппины, Бруней-Даруссалам, Мьянма, Индия, Мальдивские Острова, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Корейская Народно-Демократическая Республика, Малайзия, Пакистан, Китай, Шри-Ланка, Монголия, Япония, Сингапур и Республика Корея. Результаты проверок в сфере безопасности полетов по Афганистану отсутствуют.

³ К тихоокеанским государствам отнесены: Острова Кука, Кирибати, Микронезия (Федеративные Штаты), Палау, Маршалловы Острова, Науру, Тонга, Соломоновы Острова, Самоа, Вануату, Папуа-Новая Гвинея, Фиджи, Австралия и Новая Зеландия. Результаты проверок в сфере обеспечения безопасности полетов по Кирибати отсутствуют.

2.4 Для государств региона, испытывающих нехватку средств Механизм непрерывного мониторинга (МНМ) ИКАО, возможно, не совсем подходит, поскольку он не учитывает менее развитую нормативно-правовую среду, в рамках которой они функционируют. ИКАО следует рассмотреть вопрос изменения подхода к проведению проверок в этих государствах, с тем чтобы, например, в первую очередь уделять внимание развитию в сфере 8 критических элементов. Это впоследствии позволит иметь более точную информацию для целевого выделения ресурсов этим государствам. Возможность внедрения такого подхода можно было бы рассмотреть в рамках обзора результатов внедрения МНМ, предложение о проведении которого представлено на текущей 39-й сессии Ассамблеи ИКАО Австралией.

3. ВЫВОД

3.1 В целях оказания тихоокеанскому региону дополнительной поддержки и в контексте инициативы ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания" ИКАО предлагается рассмотреть все за и против создания в тихоокеанском регионе дополнительного филиала регионального бюро АРАС.

3.2 Для экономического обоснования данного предложения потребуется провести дополнительный анализ. В рамках этого анализа следует наряду с другим аспектами:

- a) определить уровень взаимоотношений этого филиала бюро с другими органами, учреждениями и инициативами АРАС, чья цель заключается в оказании государствам поддержки в достижении соответствия требованиям ИКАО (Тихоокеанское управление по обеспечению безопасности на авиатранспорте (PASO), Группа аэронавигационного планирования и осуществления проектов в регионе Азии и Тихого океана и Региональная группа по безопасности полетов);
- b) определить уровень и источники необходимого финансирования (принимая во внимание ограниченность ресурсов в тихоокеанском регионе);
- c) рассмотреть вопрос о подходящем месте для размещения филиала бюро.

3.3 Для обеспечения полного учета трудностей и возможностей такой анализ следует проводить в тесном взаимодействии с государствами тихоокеанского региона.