



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 28 повестки дня. Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания"

ЦЕЛЕВАЯ ПОМОЩЬ ГОСУДАРСТВАМ: СТРАТЕГИЯ "НИ ОДНА СТРАНА НЕ ОСТАЕТСЯ БЕЗ ВНИМАНИЯ" В РЕГИОНАХ СЕВЕРНОЙ АМЕРИКИ, ЦЕНТРАЛЬНОЙ АМЕРИКИ И КАРИБСКОГО БАССЕЙНА (NAM/CAR)

(Представлено Сальвадором, поддержали Антигуа и Барбуда, Аруба, Багамские Острова, Барбадос, Белиз, Гаити, Гватемала, Гондурас, Гренада, Доминиканская Республика, Канада, Коста-Рика, Куба, Кюрасао, Мексика, Нидерланды (Бонейр, Саба и Синт-Эстатиус), Никарагуа, Сальвадор, Сент-Винсент и Гренадины, Сент-Китс и Невис, Сент-Люсия, Синт-Мартен, Соединенное Королевство (Ангилья, Бермудские Острова, Британские Виргинские Острова, Каймановы Острова, Монтсеррат и Острова Теркс и Кайкос), Соединенные Штаты Америки, Тринидад и Тобаго, Франция (Французские Антильские Острова) и Ямайка)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе представлена информация об осуществлении стратегии ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) в регионах NAM и CAR, о целевой помощи, а также об ожиданиях и обязательствах каждого из государств по повышению уровня эффективного соблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО и достижению целей в области безопасности полетов, аэронавигации, охраны окружающей среды и авиационной безопасности.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) принять к сведению представленную информацию об обязательствах государств и о концепции целевой помощи, предусмотренной в стратегии NACC NCLB, а также о ее эволюции в концепцию мультирегионального проекта оказания помощи в области гражданской авиации (МСААР);

б) предложить государствам-членам оказывать дополнительную поддержку посредством откомандирования, краткосрочного прикомандирования специалистов и других аналогичных механизмов;

с) предложить финансовым учреждениям и отраслевым структурам отметить прогресс, достигнутый государствами NACC в различных областях, и устанавливать партнерские связи в целях дальнейшего улучшения положения и укрепления стабильности в государствах в сотрудничестве с ИКАО.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо

<i>Справочный материал</i>	<p>Декларация о намерениях NACC NCLB: http://www2010.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2016/NACCDCA6/DeclarationOfIntentNassau2016.pdf</p> <p>Веб-сайт NACC NCLB: http://www2010.icao.int/NACC/Pages/nacc-nclb.aspx</p> <p>Доклад совместного совещания генеральных директоров гражданской авиации стран Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна и Совета ИКАО (NACC DGCA-C), Монтего-Бей, Ямайка, 13 октября 2015 года</p> <p>Доклад 14-го совещания директоров гражданской авиации государств Центральной Америки и Карибского бассейна (C/CAR/DCA/14), Кингстон, Ямайка, 11–13 мая 2015 года</p> <p>Доклад 6-го совещания директоров гражданской авиации государств Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна (NACC/DCA/06), Нассау, Багамские Острова, 10–12 мая 2016 года</p>
----------------------------	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На 14-м совещании директоров гражданской авиации государств Центральной Америки и Карибского бассейна (C/CAR/DCA/14) Секретариат ИКАО представил стратегию "Ни одна страна не остается без внимания (NCLB)" для региона NACC, разработанную в рамках провозглашенной ИКАО кампании NCLB, поддержанной Советом ИКАО, которая направлена в первую очередь на оказание государствам помощи в эффективном соблюдении SARPS ИКАО. Совещание приняло вывод C/CAR/DCA/14/3 "Ни одна страна не остается без внимания (NCLB): индивидуальная стратегия для каждого государства".

1.2 На совещании NACC/DGCA-C региональное бюро (RO) ИКАО в регионе NACC представило доработанную стратегию "Ни одна страна не остается без внимания (NCLB)" для региона NACC, основная цель которой – обеспечить более согласованный подход к соблюдению SARPS, благодаря чему государства смогут выполнять свои обязательства перед ИКАО по Чикагской конвенции. Это позволит повысить уровень безопасности полетов и авиационной безопасности и поможет государствам-членам получить доступ к значительным социально-экономическим выгодам, предоставляемым безопасной и надежной системой воздушного транспорта.

1.3 В рамках этой кампании ИКАО следует уделять основное внимание в своей работе государствам с более высоким уровнем аварийности или угроз авиационной безопасности и выяснять, что может сделать Организация для более активного привлечения развитых стран для оказания всесторонней помощи развивающимся странам, а также оказывать прямую помощь развивающимся странам за счет более активного участия в координации усилий государств и помощи в формировании политической воли, которая требуется государствам для объединения ресурсов, участия в региональной деятельности, распределения добровольных фондов и наращивания потенциала. Эта кампания станет существенным вкладом в достижение целей устойчивого развития (ЦУР), провозглашенных Организацией Объединенных Наций в повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В соответствии с концепцией стратегической трансформации региональное бюро НАСС ИКАО разработало стратегию НАСС NCLB как системный процесс по преобразованию помощи, включающий методы руководства проектами, концепцию поддержки, а также оказание техническим персоналом НАСС непосредственной помощи государствам на более постоянной основе. Эта стратегия также определяет специфические критерии, конкретные практические результаты, итоговые документы, а также ответственность за выполнение поставленных задач. Перед государствами нашего региона стоят специфические политические, социально-экономические и культурные проблемы, обусловленные использованием различных языков – французского, испанского, английского и других, а также наличием как государств с наиболее развитой авиационной и экономической системой (Северная Америка), так и некоторых из наименее развитых стран, и промежуточных позиций между этими двумя крайностями. Стало очевидным, что такие вызовы, ответственность за них и поиск путей решения необходимо рассматривать как проблемы регионального бюро, а не просто проблемы государств. Благодаря такому подходу государства воспринимают РО как партнера в деле внедрения SARPS и устранения выявленных недостатков. Основные принципы этой стратегии включают следующие:

- a) Выработка упорядоченной стратегии, наглядно демонстрирующей государствам попытку изменения сложившегося положения, а не просто продолжение работы в том же направлении, но под названием "NCLB". Способность государств видеть такие изменения методики сыграла критическую роль и стала катализатором культурных преобразований или смены парадигм.
- b) Конкретное участие и ответственность регионального директора на самом высоком уровне, а не просто на уровне генеральных директоров (ГД), за создание условий, способствующих формированию политической воли и правительственной поддержки соответствующему ГД.
- c) Концентрация усилий на решении выявленных проблем в системе, а не на конечной продукции, производимой системой. Пример: рассмотрение программы аэропортов показало, что во многих случаях визиты в государства предусматривали проведение практикумов, посвященных оборудованию ВПП, светосигнальным системам, символам и знакам в аэропортах и т. д. Такая поддержка необходима, и ее следует продолжать, однако необходимо учитывать, что если система несовершенна, она будет и впредь выдавать несовершенную продукцию. В этой связи методология оказания помощи со стороны РО (в рамках кампании NCLB) концентрирует внимание на фактических недостатках в СИСТЕМЕ, выявленных в ходе различных проверок, и оказании государствам помощи в устранении таких системных недостатков. Следует отметить, что многие недостатки системы были выявлены еще проверками 2007 года, причем во многих государствах они не устранены до сих пор.
- d) Концентрация внимания на таких системных решениях в тех случаях, когда допустимый уровень эффективной реализации (EI) составляет не менее 80 % в различных областях, обеспечивает более высокий уровень устойчивости системы и позволяет самой системе поддерживать дальнейшее совершенствование (СУБП, ГосПБП и т. д.).

- e) Обеспечение координации усилий и заключение МОВ между RSOO в регионе в целях укрепления и расширения их возможностей.
- f) Ответственность регионального директора за работу с государствами и привлечение внешних и внутренних доноров и финансовых учреждений к участию в работе над проектами.

2.2

Стратегия NACC NCLB предусматривает четыре этапа, описанных ниже:

- a) Этап I. Участие и обязательства старших функционеров на уровне выше генерального директора, включая министров и других высокопоставленных правительственных чиновников, которые могут способствовать формированию политической воли для участия правительств в создании и поддержке устойчивой авиационной системы, отвечающей требованиям ИКАО.
- b) Этап II. Сбор информации и стратегическое планирование, приоритизация на основе анализа данных, призванные обеспечить выявление недостатков во всех областях государственной авиационной системы и информирование о них государств, а также, по мере необходимости, обновление такой информации для подготовки точного, измеряемого и контролируемого плана действий, подлежащего согласованию между региональным бюро NACC ИКАО и государственным министром/генеральным директором гражданской авиации (ГДГА).
- c) Этап III. Осуществление. Миссия технической помощи в рамках NCLB (TEAM) на местах для официальной подготовки и осуществления плана действий с участием технических специалистов и регионального директора-ГД/министра. План действий представляет собой согласованный и стандартизированный документ, но он также учитывает специфические потребности и заявленные требования по каждому государству-члену. В нем указываются недостатки, выявленные в ходе соответствующих проверок (УППКБП, УППАБ), по линии базы данных недостатков в области аэронавигации GREPECAS (GANND) и в ходе региональных визитов, а также включены невыполненные обязательства, например, по Декларации Порт-оф-Спейн.
- d) Этап IV. Постоянный мониторинг и ежеквартальное представление отчетов генеральному директору и региональному директору NACC ИКАО старшим координатором NCLB в государстве по каждой специальности и региональными сотрудниками NACC ИКАО. Также предусмотрены ежемесячные видео/телеконференции с участием технических специалистов/представителей и ежеквартальные встречи на местах или видеоконференции с участием регионального директора NACC ИКАО и ГД/министра для оценки достигнутого прогресса и решения вопросов подотчетности. Наконец, проведение два раза в год обзора на предмет уточнения приоритетов и оценки достигнутого прогресса.

2.3

Государства регионов NAM/CAR классифицируются с учетом специфических потребностей и ожиданий государств. Стратегия NCLB ИКАО для NACC и ход ее осуществления подробно рассматриваются на веб-сайте: <http://www2010.icao.int/NACC/Pages/nacc-nclb.aspx>. Ниже перечислены ожидаемые результаты осуществления стратегии NCLB для регионов NACC:

- a) Краткосрочные, 1 год. Разработка и начало осуществления стратегии NCLB ИКАО для NACC.
- b) Среднесрочные, 2 года: а) стратегия NCLB осуществляется во всех государствах – членах RO NACC, и по крайней мере в трех государствах показатель EI улучшен до 80 % или выше этого уровня; б) на основе продемонстрированных результатов и в координации со Штаб-квартирой ИКАО ведется работа с донорами и финансовыми учреждениями по привлечению их вместе с государствами к финансированию проектов и заключению соглашений о поддержке проектов; в) укрепление RSOO путем заключения MOB между ними и осуществления совместных проектов RSOO-ICAO.
- c) Долгосрочные, 4 года. Остается не более двух государств NACC с уровнем EI ниже 80 %.

2.4 По завершении первого года частичного осуществления стратегии NCLB для NACC директорам гражданской авиации на 6-м совещании директоров гражданской авиации стран Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна (NACC/DCA/6) был представлен отчетный доклад по этой стратегии, в котором наряду с достигнутым прогрессом отмечалось расширение регионального сотрудничества между государствами и региональными организациями, такими, как региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и региональные проекты, например, сеть электросвязи MEVA. С учетом достигнутых результатов и полученной государствами конкретной помощи все государства региона NAM/CAR согласились продолжать участие в осуществлении стратегии NCLB для NACC и подписали Декларацию о намерениях в отношении NCLB (<http://www2010.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2016/NACCDCA6/DeclarationOfIntentNassau2016.pdf>). В этой Декларации осуществление стратегии NACC NCLB увязывается с конкретными потребностями каждого индивидуального государства-члена, излагаются измеряемые критерии и определяются конечные результаты. Наконец, такие индивидуальные планы представляют для регионального бюро NACC и государств-членов четкую дорожную карту с указанием приоритетов и ключевых показателей эффективности (КПЭ) на предстоящее трехлетие и включают задачи, поставленные ранее в Декларации Порт-оф-Спейн.

2.5 В заключение государства NACC признали наличие различных проблем, необходимость финансовой поддержки для обеспечения эффективного осуществления планов и системной работы для получения такой помощи, которая призвана в конечном итоге содействовать укреплению сотрудничества между ИКАО, государствами, RSOO и отраслью, способствуя повышению эффективности авиационной системы и ее выгод для каждого государства-члена. В этой связи директора ведомств гражданской авиации (ВГА) государств NACC согласовали переход от стратегии NCLB к будущему всеобъемлющему проекту RLA/09/801 "Мультирегиональная программа оказания помощи в области гражданской авиации (МСААР)" в январе 2017 года. Эта концепция не идентична, но основана на передовой практике механизма региональной системы сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOP), который используется в родственном регионе SAM и зарекомендовал себя как очень эффективный механизм оказания содействия государствам SAM. Ниже приводятся некоторые примеры достигнутых к настоящему времени показателей по итогам стратегии NCLB NACC:

- a) в двух из трех государств, для которых была поставлена задача улучшения показателя EI в этом году, показатель EI вырос с 68% до 87 %, а еще в одном государстве с 67 % до более 81 %;
- b) количество заявок на сертификацию аэропортов увеличилось с 5–6 в год до этого года до примерно 20 после начала реализации стратегии NCLB;
- c) по итогам четырех проверок по линии УППАБ за предыдущий год показатель EI возрос в среднем на 20 %;
- d) количество устраненных недостатков категории GANDD "U" (неотложные) увеличилось с 3–6 в год до 12.

3. РЕКОМЕНДАЦИЯ

3.1 Ассамблее предлагается отметить обнадеживающие первоначальные результаты осуществления стратегии NACC NCLB, указав при этом, что такие первоначальные тенденции вряд ли могут быть стабильными без дальнейшей поддержки регионального бюро и расширения проводимой ИКАО кампании NCLB.

3.2 Государствам-членам настоятельно предлагается предоставлять дополнительную поддержку посредством откомандирования, краткосрочного прикомандирования специалистов и использования других аналогичных механизмов.

3.3 Финансовым учреждениям и отраслевым механизмам предлагается отметить прогресс, достигнутый государствами NACC в различных областях, и устанавливать партнерские связи в целях дальнейшего улучшения положения и укрепления стабильности в государствах в сотрудничестве с ИКАО.