

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт № 20 повестки дня. Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания"****ОБНОВЛЕННАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ПРАКТИЧЕСКОМ ИССЛЕДОВАНИИ.
ТИХООКЕАНСКИЕ МАЛЫЕ ОСТРОВНЫЕ РАЗВИВАЮЩИЕСЯ
ГОСУДАРСТВА (ТМОРАГ) – АНАЛИЗ ПОТРЕБНОСТЕЙ В ОБЛАСТИ АВИАЦИИ**

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В целях оказания более целенаправленной поддержки тихоокеанским островным государствам 39-я сессия Ассамблеи поддержала предложение о проведении Советом практического исследования в отношении создания в Тихоокеанском регионе филиала регионального бюро. В ходе своей 210-й сессии Совет утвердил план действий для проведения анализа потребностей в области авиации и отметил, что ресурсы для финансирования этого внебюджетного исследования должны быть мобилизованы ИКАО. Исследование было начато в марте 2019 года. В данном рабочем документе представлена обновленная информация об анализе потребностей в области авиации для тихоокеанских малых островных развивающихся государств (ТМОРАГ).

Действия: Ассамблее предлагается:

- принять к сведению информацию, представленную в данном рабочем документе;
- выразить признательность государствам за добровольные взносы и помощь в натуральной форме для проведения исследования;
- поручить Совету рассмотреть рекомендации, содержащиеся в докладе об исследовании, и разработать дорожную карту по рекомендациям, которые могут быть изменены Советом.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов", "Аэронавигационный потенциал и эффективность", "Авиационная безопасность и упрощение формальностей" и "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Финансирование действий, упомянутых в данном рабочем документе, осуществляется за счет ресурсов бюджета Регулярной программы на 2017–2019 гг. и/или за счет внебюджетных взносов
<i>Справочный материал</i>	A39-WP/218, Revision No. 1, "Филиал регионального бюро в Тихоокеанском регионе" A39-WP/501 "Доклад Исполнительного комитета по пункту 28 повестки дня" Резолюция A39-23 "Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB)" Резолюция A39-25 "Вклад авиации в реализацию Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В ходе 39-й сессии Ассамблеи ИКАО Вануату, Кирибати, Новая Зеландия, Острова Кука, Папуа – Новая Гвинея, Самоа, Сингапур, Тонга и Фиджи представили рабочий документ A39-WP/218, в котором рекомендовали 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. Ассамблея поддержала предложение о проведении Советом соответствующего практического исследования. В ходе своей 210-й сессии Совет рассмотрел резолюции и решения 39-й сессии Ассамблеи и поручил Секретариату провести исследование с использованием ресурсов, привлеченных за счет добровольных взносов государств и международных организаций.

1.2 Вначале Секретариат разработал проект круга полномочий исследования в целях определения потребностей ТМОРАГ в области безопасности полетов, аэронавигационного потенциала и эффективности, а также авиационной безопасности. Для привлечения к исследованию заинтересованных государств был проведен ряд обсуждений проекта круга полномочий с ТМОРАГ, в частности, в ходе встреч сторон в рамках 54-й Конференции генеральных директоров компаний гражданской авиации Азиатско-Тихоокеанского региона (7–11 августа 2017 года, Улан-Батор, Монголия), Первой конференции государств Азиатско-Тихоокеанского региона на уровне министров гражданской авиации (31 января – 1 февраля 2018 года, Пекин, Китай), а также в ходе 55-й Конференции генеральных директоров компаний гражданской авиации Азиатско-Тихоокеанского региона (22 октября 2018 года, Нади, Фиджи).

1.3 В ходе заседания совета Тихоокеанского управления по обеспечению безопасности на авиатранспорте (3–5 декабря 2018 года, Окленд, Новая Зеландия) Азиатское и Тихоокеанское бюро представило всем заинтересованным государствам обновленную информацию о предполагаемом составе групп, плане работы и механизме финансирования исследования ТМОРАГ. В ходе заседания были обсуждены и согласованы вопросы дальнейшего исследования, включая предложение Фиджи о проведении исследования в Нади, а также о предоставлении бесплатных авиационных билетов для исследовательской группы для некоторых посещений ими государств ТМОРАГ. Также было согласовано, что некоторые представители ТМОРАГ будут участвовать в некоторых посещениях в качестве наблюдателей, представляющих все ТМОРАГ. Дополнительно, ТМОРАГ согласились предоставить исследовательской группе доступ к докладам о предыдущих исследованиях, а также обязались упростить проведение совещаний исследовательской группы путем приглашения соответствующих должностных лиц высшего звена (министерского уровня) к участию в визитах в ТМОРАГ.

2. ОБЛАСТЬ, ЦЕЛИ, МЕТОДОЛОГИЯ И ПРИНЦИПЫ ПРОВЕДЕНИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ ТМОРАГ

2.1 Резолюция Ассамблеи A39-23 поддержала проведение практического исследования для создания филиала регионального бюро ИКАО, но вводные данные, полученные на этапе консультаций, показали, что на устойчивое развитие ТМОРАГ влияет ряд трудностей, характерных для данных государств. Таким образом, было решено провести анализ потребностей с учетом слабых сторон ТМОРАГ и оценить, как гражданская авиация может помочь ТМОРАГ преодолеть некоторые трудности, а также поддержать устойчивое развитие ТМОРАГ. Это привело к расширению области исследования для включения сравнительного анализа затрат и выгод в отношении различных форм государственного регулирования и механизмов оказания помощи, а также возможности создания филиала регионального бюро ИКАО. При проведении исследования учитываются применимые рамочные программы Организации Объединенных Наций (ООН):

Повестка дня ООН в области устойчивого развития на период до 2030 года, Программа по ускоренному развитию малых островных государств ("Путь Самоа"), а также Сендайская рамочная программа по снижению риска бедствий на 2015–2030 гг.¹. Итоговая версия круга полномочий приведена в добавлении А к данному рабочему документу.

2.2 Исследование ТМОРАГ затрагивает следующие государства: Вануату, Кирибати, Маршалловы Острова, Науру, Ниуэ², Острова Кука, Палау, Папуа – Новая Гвинея, Самоа, Соломоновы Острова, Тонга, Тувалу, Федеративные Штаты Микронезии и Фиджи.

2.3 Основными целями исследования являются определение существующих трудностей и потребностей ТМОРАГ в области гражданской авиации, а также определение потенциальных вариантов преодоления данных трудностей. В рамках вышеизложенного, а также с учетом ряда трудностей, характерных для ТМОРАГ, основной задачей исследования является усиление и укрепление возможностей ТМОРАГ в отношении устойчивого развития, а также повышение их устойчивости к факторам опасности, связанным с климатом.

2.4 Исследование построено на принципе активного диалога со всеми заинтересованными сторонами, включая ТМОРАГ, Тихоокеанское управление по обеспечению безопасности на авиатранспорте (PASO) и Объединенный секретариат тихоокеанских островов (PIFS) – межгосударственную организацию, в рамках которой было создано PASO. С этой целью и с учетом ограничений, накладываемых временем и бюджетом исследования, было оптимизировано количество посещений государств: посещение 11 государств, а также PASO и PIFS. Кроме того, некоторым государствам, куда визиты не были запланированы, было предложено направить представителей для встречи с руководителем исследовательской группы ("старшим советником в области гражданской авиации") в целях представления группе своей точки зрения и располагаемой информации. Необходимое время было также выделено для проведения анализа и составления отчета исследовательской группой.

2.5 Исследование разделено на два этапа: первый этап, который включает "анализ ситуации и возможностей", и второй этап, который включает "анализ вариантов". В рамках плана работы запланированы две консультационные встречи (ближе к концу первого и второго этапа соответственно), в ходе которых будут представлены предварительные результаты всем заинтересованным государствам и организациям, а также будут заслушаны их мнения и замечания.

2.6 Первый этап исследования включает две задачи. Первая задача – это анализ текущей авиационной обстановки в ТМОРАГ. Он включает анализ особых ситуаций и трудностей в области авиации, с которыми сталкиваются ТМОРАГ, а также анализ вклада гражданской авиации в устойчивое развитие и усилия по оказанию помощи после стихийных бедствий. Данная задача включает также обзор текущей ситуации в области безопасности полетов и авиационной безопасности в ТМОРАГ, проводимый на основе результатов деятельности в рамках программ ИКАО по проверкам организации контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности, а также на основе информации об уровнях аварийности.

2.7 Вторая задача на первом этапе – это анализ возможностей. Она включает анализ текущих объемов авиаперевозок и уровни связности сети внутри ТМОРАГ и между ними, а также изучение необходимости расширения/улучшения существующих маршрутов и авиационной

¹ Для скачивания перейдите по ссылке <https://www.unisdr.org/we/inform/publications/43291>.

² Государство, не являющееся Договаривающимся.

инфраструктуры ТМОРАГ для удовлетворения прогнозируемых потребностей на основе экономических прогнозов и прогнозирования авиаперевозок.

2.8 Второй этап заключается в проведении сравнительного анализа, включая анализ затрат и выгод для различных вариантов, в целях определения трудностей и оказания поддержки государствам в области государственного регулирования. Цель сравнительного анализа заключается в оценке различных вариантов и подготовке рекомендаций на основе информации, полученной на первом этапе исследования. Предлагаемые варианты приведены для примера, в то время как решение может включать сочетание вариантов, поэтапный подход к реализации некоторых вариантов или варианты, не перечисленные ниже:

- a) создание проекта регионального сотрудничества для улучшения системы организации контроля за безопасностью полетов, аэронавигацией и авиационной безопасностью в регионе;
- b) усиление PASO путем улучшения его возможностей и системы управления, что позволит ему выполнять более серьезную роль Региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO);
- c) создание регионального уполномоченного органа по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности для всех или части ТМОРАГ;
- d) создание филиала регионального бюро (RSO) ИКАО для ТМОРАГ.

3. РЕСУРСЫ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ ТМОРАГ, И ДОБРОВОЛЬНЫЕ ВЗНОСЫ ГОСУДАРСТВ

3.1 В целях обеспечения беспристрастности, лидерства и своевременности проведения исследования ТМОРАГ Генеральный секретарь согласилась назначить старшего сотрудника Секретариата на должность старшего советника в области гражданской авиации в рамках проводимого исследования. Кроме того, для обеспечения результативного и эффективного доступа к соответствующей информации, связанной с авиационной безопасностью, к исследовательской группе на четырехнедельный период будет прикреплен региональный сотрудник АРАС по авиационной безопасности.

3.2 Секретариат обратился к странам-членам с просьбой о финансовой поддержке исследования и/или помощи в натуральной форме. В результате к исследовательской группе были прикомандированы три высокопрофессиональных и опытных сотрудника: эксперт в области безопасности полетов (прикомандирован Сингапуром на 4 недели), эксперт в области аэродромов (прикомандирован Соединенными Штатами на 4 недели), а также эксперт в области воздушного права (прикомандирован Соединенным Королевством). Кроме того, благодаря Программе ИКАО для авиационных специалистов-волонтеров (IPAV) в течение двух недель к работе исследовательской группы может быть привлечен квалифицированный и опытный эксперт в области воздушного транспорта. ИКАО выражает благодарность Австралии, Китаю, Сингапуру, Соединенному Королевству, Соединенным Штатам, Фиджи и Чили за финансовую поддержку и поддержку в натуральной форме в целях финансирования исследования.

4. ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ И ПЛАНИРУЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ТМОРАГ

4.1 Завершение первого этапа исследования запланировано на 11 июля 2019 года, а второго этапа – на конец сентября. До завершения исследования, в ходе совещания, запланированного на сентябрь 2019 года, на рассмотрение ТМОРАГ и других заинтересованных сторон будет представлен проект отчета. Хотя отчет о результатах практического исследования не будет подготовлен в необходимый для представления его на рассмотрение Ассамблеи срок, Секретариат представит итоговый отчет 218-й сессии Совета. Для отслеживания и последующего внедрения всех рекомендаций, содержащихся в отчете, потребуется тесное сотрудничество между ИКАО и всеми заинтересованными сторонами. Кроме того, для выполнения рекомендаций может потребоваться мобилизация ресурсов и расширение сотрудничества с правительственными органами, частным сектором и соответствующими организациями в системе ООН.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

5.1 ИКАО обязуется активно прислушиваться к мнению ТМОРАГ в отношении трудностей, с которыми они сталкиваются в области гражданской авиации, и способствовать их преодолению. Секретариат провел работу с рядом государств и организаций и включил исследование в соответствующую рамочную программу ООН. Это хороший пример того, как ИКАО может дополнительно способствовать достижению своих целей, а также целей ООН в области устойчивого развития, не оставляя без внимания ни одну страну, или, как в данном случае – ни один регион. Уровень исполнения рекомендаций исследования будет зависеть от приверженности всех заинтересованных сторон. Данный документ был разработан в ходе проведения первого этапа анализа, но исследование уже начало приносить пользу. Повысился уровень знаний и понимания Секретариатом текущей ситуации в ТМОРАГ и трудностей в области гражданской авиации, с которыми сталкиваются ТМОРАГ. Исследование также способствовало укреплению сотрудничества государств и организаций региона ТМОРАГ с ИКАО и повысило роль ИКАО в глазах авиационных властей и министерств.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ А
КРУГ ПОЛНОМОЧИЙ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ АНАЛИЗА ПОТРЕБНОСТЕЙ
В ОБЛАСТИ АВИАЦИИ ТИХООКЕАНСКИХ МАЛЫХ ОСТРОВНЫХ
РАЗВИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ (ТМОРАГ)

1. ВВЕДЕНИЕ

На сегодняшний день 62,7 миллиона человек по всему миру заняты (напрямую и косвенно) в международном авиатранспортном секторе. Он вносит 2,7 триллионов долларов в мировой валовой внутренний продукт (ВВП) и каждый год перевозит более 4,1 миллиарда человек и более трети всего мирового груза на 37 миллионах рейсов. Авиатранспорт обеспечивает 28,8 миллионов рабочих мест и 626 миллиардов долларов ВВП в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В 2014 году авиатранспортная отрасль в Азиатско-Тихоокеанском регионе напрямую способствовала открытию 3,3 миллионов рабочих мест³.

Тихоокеанские малые островные развивающиеся государства (ТМОРАГ) – это группа отдельных островов в Азиатско-Тихоокеанском регионе, которых испытывают специфические трудности в отношении устойчивого развития. Малые островные развивающиеся государства (МОРАГ) обычно характеризуются рядом уникальных трудностей, включая ограниченные ресурсы, удаленность, подверженность стихийным бедствиям, уязвимость к внешнему негативному воздействию, сильную зависимость от международного рынка и хрупкую внешнюю среду. Их социально-экономический прогресс затруднен в связи с высокими расходами на связь, инфраструктуру, энергетику и транспорт, а также с нерегулярными объемами транспортных перевозок, сильной зависимостью национальной экономики от общественного сектора (в связи с их небольшими размерами) и ограниченностью ресурсной базы, что не позволяет им получать выгоду от экономики от масштаба⁴.

В сентябре 2015 года руководители государств и правительства приняли программу *Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года*, включая ее 17 целей в области устойчивого развития и 169 задач. Данная Повестка дня является обязательством по избавлению от бедности и достижению устойчивого развития во всем мире к 2030 году, при этом ни одна страна не должна остаться без внимания. Принятие Повестки дня на период до 2030 года стало знаковым достижением, позволившим выработать единый глобальный взгляд на устойчивое развитие для всех. Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года призвала обратить особое внимание на МОРАГ, так как они особенно уязвимы в отношении устойчивого развития.

³ <https://aviationbenefits.org/around-the-world/asia-pacific/>

⁴ <http://unohrlls.org/about-sids/>

2. МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО) И ЕЕ СВЯЗЬ С ЦЕЛЯМИ В ОБЛАСТИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

Достижение целей в области устойчивого развития из Повестки дня на период до 2030 года будет зависеть от развития мобильности, включая безопасный (в том числе с точки зрения авиационной безопасности), эффективный, экономически устойчивый и экологичный воздушный транспорт. Для устойчивого развития транспорта и авиации нет отдельной цели в области устойчивого развития, но широко признано, что оба они важны для достижения целей Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. В 2017 году Международная организация гражданской авиации (ИКАО) провела глубокий анализ того, как ее бизнес-план на 2017–2019 гг. коррелируется с Повесткой дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. В ходе данного анализа Организация отметила прямую связь с 15 из 17 целей в области устойчивого развития.

Инициатива ИКАО "*Ни одна страна не остается без внимания*" (NCLB) направляет усилия Организации на оказание помощи государствам при внедрении Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPS). Основная цель данной работы – обеспечить гармонизированное внедрение SARPS по всему миру для того, чтобы все государства могли извлечь существенную социально-экономическую пользу из безопасного и надежного авиатранспорта.

В рамках инициативы NCLB ИКАО уделяет особое внимание поддержке МОРАГ в достижении целей в области устойчивого развития путем развития их гражданской авиации. Сильная гражданская авиация может популяризировать и поддерживать социальный и экономический прогресс при помощи, например, ответственного туризма, который является одним из основных факторов экономического роста в МОРАГ. Если при развитии туризма большое внимание уделяется снижению уровня бедности, то это может иметь положительный эффект в деле снижения уровня бедности благодаря привлечению к работе в туристических организациях местного персонала, товарам и услугам, предлагаемым туристам, или открытию небольших организаций районного масштаба. Выход Кабо-Верде (2007 год), Мальдив (2011 год) и Самоа (2014 год) из списка наименее развитых стран произошел благодаря усиленному развитию и показателям эффективности туризма⁵.

39-я сессия Ассамблеи поддержала проведение исследования для определения текущих трудностей и потребностей ТМОРАГ в области безопасности полетов, аэронавигации и авиационной безопасности, а также определения вариантов преодоления этих трудностей. Возможные варианты включают создание филиала регионального бюро в Тихоокеанском регионе. Генеральный Секретарь отметил потребность в ресурсах для проведения такого исследования и обратился к государствам с просьбой о финансовой поддержке или помощи людскими ресурсами.

3. АНАЛИЗ ПОТРЕБНОСТЕЙ: ОБЪЕМ РАБОТЫ

В свете вышеизложенного, ИКАО проведет *Анализ потребностей в области авиации в целях оказания поддержки в вопросах безопасности полетов, аэронавигационного потенциала и эффективности и авиационной безопасности*. В условиях прямого сотрудничества с ТМОРАГ и другими тихоокеанскими государствами и организациями данный анализ потребностей будет включать:

⁵ <http://unctad14.org/en/pages/newsdetail.aspx?newsid=26>

- a) **определение трудностей в области безопасности полетов, аэронавигации и авиационной безопасности**, с которыми сталкиваются ТМОРАГ, а именно: Вануату⁴, Кирибати⁶, Маршалловы Острова, Науру, Ниуэ, Острова Кука, Палау, Папуа – Новая Гвинея, Самоа, Соломоновы Острова⁴, Тонга, Тувалу⁴, Федеративные Штаты Микронезии и Фиджи;
- b) **определение потенциальных вариантов**, которые необходимо изучить и которые смогут помочь преодолеть данные трудности.

ИКАО будет осуществлять руководство данной деятельностью в тесном сотрудничестве с региональным директором ИКАО в регионе Азии и Тихого океана (АРАС), директором Аэронавигационного управления, директором Авиатранспортного управления, руководителем Отделения по стратегическому планированию, координации и развитию партнерских отношений.

Проведение данного анализа потребностей и последующая оценка вариантов, а также последующее внедрение рекомендаций потребуют мобилизации ресурсов и расширения сотрудничества с правительственными органами, частным сектором и системой ООН.

В ходе исследования будут определены особые обстоятельства, существующие в Тихоокеанском регионе, с учетом необходимости обеспечения контроля за безопасностью полетов. Также будет изучено, как авиация может способствовать устойчивому развитию ТМОРАГ в рамках Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, Программы по ускоренному развитию малых островных государств ("Путь Самоа"), а также Сендайской рамочной программы по снижению риска бедствий на 2015–2030 гг. Также ожидается, что инициатива будет строиться на основе работы, уже начатой различными партнерами, включая Программу Всемирного банка по инвестициям в авиацию в Тихоокеанском регионе (PAIP), Тихоокеанское управление по обеспечению безопасности на авиатранспорте (PASO) и доклад о технической помощи Азиатского банка развития "*Укрепление организационных структур для регулирования в области авиации*".

Для участия в исследовании ТМОРАГ номинируют минимум двух представителей.

4. АНАЛИЗ ПОТРЕБНОСТЕЙ: МЕТОДОЛОГИЯ РАБОТЫ

Проект будет реализован в два этапа.

Первый этап будет включать *анализ ситуации и возможностей*, а **второй этап** будет включать *анализ вариантов*.

Перед началом первого и второго этапов в Штаб-квартире ИКАО будет проведено предварительное координационное совещание. Это позволит старшему советнику в области гражданской авиации (далее – старший советник) встретиться с членами Секретариата до начала исследования, а также получить прямой доступ в Штаб-квартире к данным и опыту Секретариата. В совещании могут принять участие и члены Совета из региона Азии и Тихого океана. Данное заседание будет проходить в течение 5 рабочих дней.

⁶ Наименее развитые страны

Первый этап: анализ ситуации и возможностей

На первом этапе старший советник будет находиться в Тихоокеанском регионе и будет использовать данные, полученные в ходе предварительного координационного совещания в Штаб-квартире ИКАО. В ходе реализации части первого этапа старшего советника поддержит проектная группа, состоящая из экспертов в области контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности, авиатранспортной экономики и управления аэропортами. Члены группы будут обладать знаниями и опытом работы с ИКАО, в гражданской авиации и с гражданскими авиационными властями тихоокеанских малых государств, государственными системами контроля за обеспечением безопасности полетов, Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), а также региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO). Данная группа будет состоять из экспертов, прикомандированных государствами-членами. Выбор членов группы будет проводиться в координации с ТМОРАГ. Эксперты Штаб-квартиры ИКАО и АРАС будут оказывать поддержку ходу анализа, проводя плановые телеконференции с проектной группой на протяжении всего проекта.

На данном этапе будут проводиться поездки на места проектной группой ТМОРАГ для упрощения задачи определения трудностей, с которыми сталкиваются ТМОРАГ. Проектная группа будет консультировать авиационных специалистов высшего звена в ТМОРАГ и других тихоокеанских государствах и организациях.

В рамках первого этапа требуется выполнение двух основных задач:

Первая задача первого этапа: анализ ситуации

Первая задача первого этапа заключается в анализе текущей авиационной обстановки в ТМОРАГ, включая:

- a) краткие сведения о важности авиации для экономики и развития ТМОРАГ;
- b) краткие сведения об особенностях и трудностях в области авиации, с которыми сталкиваются ТМОРАГ, включая анализ того, как авиационный сектор способствует усилиям по оказанию помощи после стихийных бедствий. Данная задача также включает разработку перечня уязвимых мест авиационной инфраструктуры, частые стихийные бедствия в регионе.

Группа определит наличие или степень зрелости планов по развитию в области авиации, таких как генеральные планы развития гражданской авиации, генеральные планы развития аэродромов и национальные авиационные планы. Анализ будет включать изучение согласованности национальных авиационных планов с глобальными и региональными планами ИКАО в области авиации. Группа также изучит связи и приоритеты национальных авиационных планов относительно национальных планов развития;

- c) краткие сведения о преобладающих структурах управления (включая ресурсы), экономические, регулятивные, технические и эксплуатационные факторы в области авиации в ТМОРАГ с учетом того, как все эти факторы влияют на

показатели УППКБП и УППАБ государств, включая доступность и использование услуг PASO;

- d) изучение состояния дел в сфере обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности в ТМОРАГ, включая результаты проверок ИКАО в области безопасности полетов и авиационной безопасности и уровни эффективного внедрения (EI), а также коэффициенты аварийности и смертности в ТМОРАГ;
- e) краткие сведения об осуществляемых проектах и программах технической помощи в области безопасности полетов и авиационной безопасности в государствах Тихоокеанского региона, финансируемых Всемирным банком, Азиатским банком развития, Австралией, Новой Зеландией и другими донорами.

Вторая задача первого этапа: анализ возможностей

Вторая задача начинается с анализа существующих объемов авиаперевозок и уровней связности сети внутри ТМОРАГ и между ними. В рамках исследования будет проведено изучение необходимости расширения/улучшения существующих маршрутов и авиационной инфраструктуры ТМОРАГ для удовлетворения прогнозируемых потребностей на основе экономических прогнозов и прогнозирования авиаперевозок. В качестве неотъемлемой части анализа будет проведен анализ потребностей в подготовке персонала для тех ТМОРАГ, которые еще не проводили такой анализ. Информация о проводимой работе по проектам, включая проект реформ PASO, может оказаться полезной для определения необходимых инженерно-технических людских ресурсов и потребностей в подготовке персонала в регионе. Анализ возможностей включает:

- a) четкую постановку задачи при условии определения всех скрытых трудностей и возможностей, а также учета фактической информации, полученной на данном этапе;
- b) изложение взглядов, особых потребностей и опыта государств, консультации с которыми были проведены в ходе визитов в государстве.

Второй этап: анализ вариантов

На данном этапе группа проведет сравнительный анализ различных вариантов, включая анализ затрат и выгод для устранения выявленных трудностей, включая альтернативные формы механизмов оказания поддержки и помощи государствам в области контроля за обеспечением безопасности полетов.

В ходе сравнительного анализа будут рассмотрены приведенные ниже варианты и – на основе проведенного на первом этапе анализа – будет рекомендовано оптимальное решение. Предлагаемые варианты приведены для примера, в то время как решение может включать сочетание вариантов, поэтапный подход к реализации некоторых вариантов или варианты, не перечисленные ниже.

Для обеспечения объективности и транспарентности эффективность решений должна быть оценена по критериям желаемых результатов. Критерии должны быть согласованы всеми государствами, задействованными в анализе потребностей, и ИКАО.

1. Создание проекта регионального сотрудничества по созданию возможностей для контроля за безопасностью полетов, аэронавигацией и авиационной безопасностью в регионе

Данный подход основан на передовом опыте развития регионального сотрудничества в рамках Программ совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP), таких как *Региональная система сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOP)* в Латинской Америке, проектов COSCAP в Южной, Юго-Восточной и Северной Азии, а также Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (AFI). При выборе данного варианта государства региона создадут пул ресурсов (включая и технических специалистов, и финансовые ресурсы) для поддержки регионального проекта, который будет способствовать развитию организации контроля за безопасностью полетов, аэронавигацией и авиационной безопасностью в государствах региона. Необходимо учитывать участие государств- и организаций-доноров. Проект должен быть реализован региональным бюро APAC через Управление технического сотрудничества (TCB) или другой орган, как применимо.

2. Укрепление PASO путем улучшения его возможностей и управления, что позволит ему выполнять более серьезную роль региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO)

Роль PASO может быть усилена, а его принципы управления могут быть улучшены. Данный подход основан на использовании передового опыта создания региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (например, Карибская система контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOS) и Агентство сообщества государств Восточной Африки по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOA)).

ИКАО разрабатывает глобальную стратегию и план действий по улучшению RSOO и созданию глобальной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS). Также будут изучены возможные механизмы взаимодействия между концепцией GASOS в отношении функций контроля за обеспечением безопасности полетов и существующими RSOO.

Кроме того, необходимо изучить вопрос дальнейшего внедрения во всех ТМОРАГ или только в отдельных ТМОРАГ рекомендаций по улучшению в тех областях, которые были определены в ходе анализа недостатков, проведенного в рамках проекта реформ PASO.

3. **Создание регионального уполномоченного органа по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности**

Это позволит использовать передовой опыт Европейского агентства по безопасности полетов (EASA), а также уполномочить региональные власти выполнять функции контроля за безопасностью полетов, аэронавигацией и авиационной безопасностью от лица ТМОРАГ.

4. **Создание филиала регионального бюро (RSO) ИКАО для ТМОРАГ**

- Изучить роль и функции возможного филиала регионального бюро и его возможное взаимодействие с другими органами АРАС, такими как PASO, Форум островных тихоокеанских государств, Группа регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов в регионе Азии и Тихого океана (APANPIRG), Региональная азиатско-тихоокеанская группа по безопасности полетов (RASG-APAC) и другие региональные объединения и соглашения в области авиации, такие как Соглашение о безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации Тихоокеанских островов (PICASST).
- Определить варианты административной структуры и размер предлагаемого филиала регионального бюро, финансовые потребности для его создания и периодические/текущие операционные расходы.
- Изучить варианты финансирования возможного филиала регионального бюро, такие как: (i) предлагаемые региональные взносы с пассажиров по усмотрению PASO; (ii) поддержка со стороны одного или нескольких тихоокеанских островных государств; (iii) Всемирный банк или другое донорское финансирование; (iv) взносы государств-доноров; (v) финансирование из бюджета Регулярной программы ИКАО и т. д.
- Провести анализ затрат и выгод, а также анализ последствий для соответствующих мест размещения филиала регионального бюро.
- В случае, если результаты исследования поддержат создание филиала регионального бюро ИКАО, необходимо разработать план действий и включить в него такие этапы как получение одобрения Совета ИКАО, заключение соответствующих соглашений с тихоокеанскими островными государствами, сбор заявок от государств, готовых разместить филиал регионального бюро на своей территории, поиск источников необходимого финансирования, набор персонала и т. д.

5. **ПЛАНИРУЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ**

- Предварительное координационное совещание в Штаб-квартире ИКАО и обновленный план – в рамках первой недели после мобилизации.
- Первый этап, первая и вторая задача и отчет – 12 недель после мобилизации.
- Второй этап и проект окончательного отчета – 14 недель после мобилизации.
- Окончательный отчет – 2 недели после получения замечаний по проекту отчета.

6. **ДЛИТЕЛЬНОСТЬ ИССЛЕДОВАНИЯ:** 6 месяцев.

7. **СПРАВОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ**

- Повестка дня ООН в области устойчивого развития на период до 2030 года.
- Программа по ускоренному развитию малых островных государств ("Путь Самоа").
- Программа действий для наименее развитых стран на 2011–2020 гг. – Стамбульский план действий (ПроА)
- Сендайская рамочная программа по снижению риска бедствий на 2015–2030 гг.
- Новая повестка дня урбанизации
- Концептуальная записка (Практическое исследование по созданию филиала регионального бюро ИКАО)
- A39-WP/494, *Доклад по пункту 28 повестки дня* (Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания")
- Отчеты Азиатского банка развития.
- Отчеты Группы Всемирного банка.
- Другие материалы, которые ТМОРАГ считает применимыми.

— КОНЕЦ —