



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ**

**ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

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

**НАЧАЛЬНЫЙ ЭТАП ВНЕДРЕНИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ  
ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (GASOS)**

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Соединенные Штаты Америки признают необходимость оказания помощи государствам-членам в совершенствовании их возможностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов, признают связанные с этим проблемы и поддерживают усилия ИКАО по укреплению региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и региональных организаций по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO). Учитывая, что GASOS была утверждена Советом для укрепления и оценки RSOO и RAIO с тем, чтобы они могли оказывать поддержку своим государствам-членам на уровнях 1 и 2 GASOS, в настоящем документе приведены рекомендации по осуществлению дальнейших действий, направленных на достижение этой цели. Хотя концепция GASOS потенциально предусматривает совершенствование возможностей глобального контроля за обеспечением безопасности полетов, необходимо дальнейшее изучение правовых и технических аспектов проблем, связанных с уровнями 2 и 3. В ходе внедрения и развития GASOS следует обеспечить решение этих проблем в сочетании с продуманным подходом к реализации программы с упором на тестирование самой концепции, сбор и анализ данных и оценку эффективности системы GASOS.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) поручить ИКАО сформировать группу экспертов по правовым вопросам, состоящую из экспертов, представляющих государства, расположенные в разных географических регионах, которым будут помогать технические советники, с тем чтобы продолжить работу специальной консультативной группы по юридическим вопросам (ANLAG);
- b) поручить Исследовательской группе по GASOS и новой группе экспертов ("группам") продолжить работу с Управлением по правовым вопросам и Аэронавигационным управлением в целях изучения и решения проблем, связанных с разработкой и внедрением GASOS, в соответствии с рекомендацией ANLAG, в том числе обеспечив тщательное рассмотрение и решение проблем в области права, управления, анализа затрат и выгод и других выявленных проблем;
- c) обеспечить включение в работу Групп анализа данных и информации, получаемых в ходе продолжающегося внедрения уровней 1 и 2, в целях выявления и решения каких-либо новых проблем;
- d) отложить рассмотрение любых изменений в объеме внедрения GASOS, утвержденном Советом ИКАО, до оценки эффективности текущего объема внедрения и до тех пор, пока не будет продемонстрировано, что любые проблемы, связанные с правовыми аспектами/ответственностью, анализом затрат/выгод и управлением, были полностью решены;

е) поручить ИКАО регулярно представлять государствам-членам доклады о прогрессе, достигнутом в выполнении этой деятельности, обеспечивая при этом приемлемый для государств-членов характер дальнейшего внедрения и развития GASOS.	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	См. документ A40-WP/13, представленный Советом ИКАО
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Документ A40-WP/13, представленный Советом ИКАО</li><li>• Документ <a href="#">AN-Conf/13-WP/17</a>, представленный Секретариатом ИКАО</li><li>• Документ <a href="#">AN-Conf/13-WP/124</a>, представленный Соединенными Штатами Америки</li></ul>

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Тринадцатая аэронавигационная конференция (AN-Conf/13) согласилась с несколькими действиями, связанными с разработкой GASOS (см. рекомендацию 6.1.3/1). Было принято решение представить GASOS на одобрение 40-й сессии Ассамблеи (A40), если будут решены проблемы, связанные с ответственностью, управлением и соотношением затрат/выгод, а также другие проблемы, которые обсуждались на Конференции.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Учитывая, что GASOS была утверждена Советом для укрепления и оценки RSOO и RAIO с тем, чтобы они могли оказывать поддержку своим государствам-членам на уровнях 1 и 2 GASOS, в настоящем документе приведены рекомендации по осуществлению дальнейших действий, направленных на достижение этой цели. Текущая работа, выполняемая ИКАО и Исследовательской группой по GASOS (GASOS-SG) совместно со специальной консультативной группой по юридическим вопросам (ANLAG), показала важность подхода к концепции GASOS, опирающегося на измеримые показатели. Требуется дальнейшее изучение проблем, связанных с уровнями 2 и 3. Кроме того, требуется уделить внимание программным аспектам управления реализацией концепции GASOS. В частности, перед тем, как можно будет приступить к рассмотрению каких-либо изменений текущего объема внедрения GASOS, должны быть решены следующие вопросы:

2.2 Правовые вопросы и обзор. Управление по правовым вопросам (LEB) ИКАО в конце 2018 года создало ANLAG в помощь GASOS-SG. LEB поручило ANLAG провести правовой обзор предлагаемого механизма GASOS, включая обзор возможных факторов риска, сопутствующих передаче задач и компетенций. ANLAG выделила несколько областей, связанных с уровнями 2 и 3 и требующих дальнейшего рассмотрения и анализа, которые подробно изложены в "итоговом документе", представленном LEB для дальнейших действий. ANLAG также предложила LEB несколько рекомендаций для дальнейшего изучения/правового анализа. В частности, рекомендовалось сформировать официальную рабочую группу или техническую целевую группу (т. е. группу, включающую до 20 квалифицированных и представляющих разнообразные географические зоны экспертов по правовым и техническим вопросам) для подготовки инструктивных материалов и инструментария для государств-членов, планирующих использовать признанную организацию по контролю за обеспечением безопасности полетов. Кроме того, ANLAG выявила необходимость изучить вопрос о том, следует ли ИКАО уделять

основное внимание квалификации оцениваемого учреждения, вместо его компетентности или возможностей. Хотя АНЛАГ завершила эту работу, представив "итоговый документ" LEB, ИКАО не использовала упомянутые рекомендации для дальнейшего правового и технического анализа уровней 2 и 3.

2.3 ИКАО следует выполнить и полностью реализовать рекомендации АНЛАГ по дополнительным исследованиям и действиям, включая создание новой сводной группы экспертов по правовым и техническим вопросам, с тем чтобы эта работа продолжалась одновременно с текущей работой GASOS-SG. Эта новая группа экспертов и GASOS-SG должны установить надлежащий(е) способ(ы) взаимодействия, с тем чтобы гарантировать координацию и сотрудничество между этими двумя органами. Дополнительные рекомендации, вытекающие из дальнейшего изучения выявленных АНЛАГ проблем, должны быть в первоочередном порядке и в полной мере рассмотрены и выполнены в рамках текущего объема внедрения GASOS на уровнях 1 и 2 перед тем, как можно будет приступить к рассмотрению каких-либо изменений текущего объема внедрения, в том числе на уровне 3.

2.4 Анализ затрат/выгод (СВА). По итогам AN-Conf/13 ИКАО приступила к проведению СВА, с тем чтобы определить и количественно оценить выгоды, которые предполагается получить государствам-членам и авиационной отрасли в результате внедрения GASOS. Итоги анализа СВА, представленные на рассмотрение GASOS-SG в июле 2019 года, указывают на положительные результаты концепции; однако охват и методика этого анализа не позволили получить достаточный объем данных, и полноценная оценка жизнеспособности концепции пока не проведена. ИКАО следует собрать дополнительные данные для СВА в процессе внедрения уровней 1 и 2 GASOS. СВА должен отразить также затраты и выгоды государств-членов и RSOO/RAIO, связанные с участием в GASOS.

2.5 Соединенные Штаты Америки также поддерживают постоянные усилия по проведению анализа затрат ИКАО на разработку, внедрение и управление GASOS в рамках рассмотрения вопроса о стабильности программы в краткосрочной и долгосрочной перспективе. В этом анализе должны быть учтены первоначальные затраты на подготовку персонала, разработку политики и инструктивных указаний и т. д., а также долгосрочные затраты, такие как управление данными. Результаты анализа затрат и выгод и анализа эффективности затрат должны быть представлены на рассмотрение Совету ИКАО и государствам-членам после сбора дополнительных данных.

2.6 Управление. За время, прошедшее после AN-Conf/13, ИКАО и GASOS-SG определили возможные способы решения некоторых из имеющихся проблем управления, и Соединенные Штаты Америки ожидают проверки действенности этих способов в ходе внедрения GASOS. GASOS-SG и новая сводная группа экспертов по правовым и техническим вопросам, которую предстоит сформировать (см. п. 2.3), должны продолжить анализировать данные в ходе внедрения уровней 1 и 2 и использовать эту информацию для дальнейшей разработки и совершенствования реестра рисков GASOS и инструктивных материалов, таких как Руководство по GASOS.

2.7 Необходимо постоянно прилагать усилия, направленные на внедрение усовершенствований, необходимых для укрепления механизма оценки в рамках GASOS. Механизм оценки квалификации и признания RSOO и RAIO лежит в основе концепции GASOS и должен быть эффективным, иметь надлежащий круг задач и обслуживаться квалифицированным персоналом, учитывая, что этот механизм может поощрять государства-члены к обращению в признанные организации за выполнением конкретных функций и мероприятий в области обеспечения безопасности полетов. Необходима также дальнейшая разработка механизма и

инструктивного материала для оказания поддержки государствам в проведении мониторинга деятельности RSOO/RAIO, участвующих в GASOS, учитывая, что, хотя RSOO/RAIO могут получить признание ИКАО, ответственными за соблюдение Стандартов ИКАО остаются государства-члены.

2.8 Соединенные Штаты Америки настоятельно призывают к тому, чтобы при внедрении GASOS ИКАО не допускала перегруженности ресурсов механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП) и возникновения проблем, связанных с конфликтом интересов. ИКАО следует контролировать использование проверяющих по линии УППКБП и специалистов по оценке в рамках GASOS, поскольку одни и те же люди не должны привлекаться для проведения оценки RSOO/RAIO и их государств-членов. ИКАО должна также создать и внедрить механизмы передачи соответствующей информации от GASOS к МНМ УППКБП, а также проверять эффективность их работы.

2.9 Руководство программой. ИКАО должна уделять внимание эффективному руководству программой в процессе продолжающейся разработки и внедрения GASOS, а также разработки любых таких программ в будущем, предназначенных для глобального внедрения. Усилия по разработке и реализации такой сложной новой инициативы, как GASOS, в течение краткого периода продолжительностью в 2–3 года выявили критически важную роль укрепления механизмов координации и управления деятельностью заинтересованных сторон внутри управлений ИКАО и между ними, а также эффективного использования экспертов, предоставляемых государствами-членами и другими сторонами.

2.10 Важно обеспечить, чтобы GASOS включала в себя четкий график внедрения, а также ясно сформулированные желательные результаты и критерии успеха и была основана на прозрачности концепций и документов, создаваемых в ходе консультативного процесса с использованием экспертов государств-членов и заинтересованных сторон. Необходимо также установить программные критерии эффективности работы GASOS и механизм измерения и представления отчетности о показателях эффективности в соответствии с этими критериями.

2.11 Реализация концепции GASOS требует не только процесса первоначального признания, но и механизма текущего руководства системой GASOS и выполнения признанными RSOO/RAIO функций и деятельности в области обеспечения безопасности полетов, которые должны проходить тестирование и проверку на предмет эффективности. Вся документация, связанная с деятельностью по внедрению, должна быть доступна вспомогательной(ым) группе(ам) экспертов, с тем чтобы позволить этой(им) группе(ам) выносить значимые технические рекомендации.

2.12 Наконец, ИКАО должна обеспечить, чтобы продолжающееся внедрение уровней 1 и 2 GASOS было прозрачным и приемлемым для государств-членов. Прозрачность должна проявляться в регулярных обновлениях, распространении всей вспомогательной письменной документации, проведении консультаций с государствами-членами посредством писем государствам и/или совещаний и конференций, на которых должны приниматься решения, а также в подтверждении удовлетворительного решения проблем, выявленных внутри и вне ИКАО.

### 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Продолжающаяся реализация концепции GASOS требует полного решения всех указанных выше вопросов до рассмотрения любых изменений в ее текущем объеме внедрения.

ИКАО также должна в ходе внедрения уровней 1 и 2 собирать и анализировать данные и информацию, связанные с финансами/затратами, показателями эффективности и обеспечением безопасности полетов, и продолжать работать с вспомогательными группами экспертов в целях выявления и решения каких-либо новых проблем.

3.2 Соединенные Штаты Америки осознают важность активизации сотрудничества для удовлетворения потребностей, связанных с предполагаемым ростом объема международных воздушных перевозок, и признают возможные выгоды, которые могут быть получены в результате изучения вопроса о новых моделях, призванных помочь государствам-членам в исполнении их обязанностей по контролю за обеспечением безопасности полетов.

3.3 Соединенные Штаты Америки активно участвуют в работе GASOS-SG и ANLAG и ожидают продолжения сотрудничества с ИКАО, государствами-членами и другими заинтересованными сторонами в поиске и реализации возможностей для дальнейшего совершенствования.

— КОНЕЦ —