



## **АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ**

### **ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 24 повестки дня. Программа технической помощи**

#### **ОБНОВЛЕННАЯ ИНФОРМАЦИЯ ПО РЕГИОНУ: РЕЗУЛЬТАТЫ ПЕРВОГО РЕГИОНАЛЬНОГО СОВЕЩАНИЯ МИНИСТРОВ АВИАЦИИ**

(Представлено Самоа при поддержке Вануату, Кирибати, Науру, Островов Кука, Папуа – Новой Гвинеи, Соломоновых Островов, Тонги, Тувалу и Тихоокеанского управления по обеспечению безопасности на авиатранспорте (PASO))

#### **ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ВАРИАНТ № 1**

##### **КРАТКАЯ СПРАВКА**

Первое тихоокеанское региональное совещание министров авиации (RAMM) было организовано правительством Папуа – Новой Гвинеи и проведено в виртуальном формате 30 июня 2021 года. Министры тихоокеанских островных государств<sup>1</sup> вывели вопросы авиационной повестки дня в Тихоокеанском регионе на политический уровень. В конце однодневного совещания RAMM приняла "Декларацию Порт-Морсби о безопасности полетов и авиационной безопасности" и соответствующее заявление министров, ставшее основным результатом совещания, так как в нем содержатся указания в отношении совместного, скоординированного подхода, направленного на безопасную и защищенную авиацию, что благотворно повлияет на Тихоокеанский регион.

В настоящем документе представлена обновленная информация о прогрессе работы, выполняемой в отношении ключевых результатов RAMM, организованного правительством Папуа – Новой Гвинеи и проведенного в виртуальном формате 30 июня 2021 года.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, представленную в настоящем рабочем документе в отношении прогресса первого тихоокеанского регионального совещания министров авиации (RAMM/1);
- b) предоставить техническую поддержку PASO в его работе по созданию улучшенной региональной организации для поддержки его роли по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности и приведении ее в соответствие с региональной авиационной стратегией;
- c) продолжить оказывать поддержку PSIDS в их усилиях по восстановлению авиации и связности после пандемии COVID-19.

<sup>1</sup> Австралия, Вануату, Кирибати, Маршалловы Острова, Науру, Ниуэ, Новая Зеландия, Новая Каледония, Острова Кука, Палау, Папуа – Новая Гвинея, Самоа, Соломоновы Острова, Тонга, Тувалу, Федеративные Штаты Микронезии, Фиджи и Французская Полинезия.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов", "Экономическое развитие воздушного транспорта" и "Охрана окружающей среды" (приоритет региональной авиационной стратегии)
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Несмотря на устойчивый прогресс во внедрении согласованных результатов форумов по вопросам авиации на уровне министров, проведенных между 1998 и 2005 годами, было необходимо выработать стратегическое долгосрочное видение, которое было бы релевантным, соответствующим назначению и управляемым своими членами. Также авиации часто не придается серьезное значение в различных региональных рамочных концепциях и планах.

1.2 Проведение тихоокеанского регионального совещания министров авиации (РАММ) было инициировано государствами-членами Тихоокеанского управления по обеспечению безопасности на авиатранспорте (PASO) на основе решения, изложенного в коммюнике лидеров форума тихоокеанских островов в 2019 году: "... рассмотреть и обсудить важные вопросы, связанные с авиацией в регионе, в особенности безопасность полетов и авиационную безопасность, соответствие стандартам Международной организации гражданской авиации и возможностям для обеспечения большей связности..."<sup>2</sup>.

1.3 Была получена поддержка со стороны наших политических лидеров в решении ключевых вопросов, относящихся к повышению надежности и устойчивости воздушного транспорта в регионе, который поддерживает рамочную концепцию тихоокеанского регионализма. Наиболее важно то, что это позволит государствам контролировать свое собственное будущее.

1.4 Первое тихоокеанское региональное совещание министров авиации (РАММ/1) было организовано правительством Папуа – Новой Гвинеи и проведено в виртуальном формате 30 июня 2021 года. Совещание министров вывело вопросы авиационной повестки дня в Тихоокеанском регионе на политический уровень. В конце однодневного совещания РАММ приняла "Декларацию Порт-Морсби о безопасности полетов и авиационной безопасности" и соответствующее заявление министров как ключевой результат совещания, так как он касается малых островных государств тихоокеанского региона.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 РАММ предоставила уникальную возможность развить региональное сотрудничество, решения и организовать политическую поддержку гармонизации и взаимодействия в целях обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности и восстановления тихоокеанского региона. На стратегическом уровне, помимо ряда ключевых тем, которые обсуждались в ходе совещания, также затрагивалась тема важности региональной авиации для социальной и экономической активности, восстановления после воздействия COVID-19 и

<sup>2</sup> Параграф 56: <https://www.forumsec.org/wp-content/uploads/2019/08/50th-Pacific-Islands-Forum-Communique.pdf>

достижения целей экономического восстановления благодаря связности сети авиации и внедрения рамочной концепции для авиации в тихоокеанском регионе.

2.2 Декларация содержит ряд стратегических приоритетных задач и действий, направленных на разрешение критических проблем, связанных с обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности, с которой столкнулись члены, которые ранее серьезно пострадали от пандемии COVID-19. Благодаря Декларации Порт-Морсби и заявлению министров, наши министры приняли рамочную концепцию по авиации в тихоокеанском регионе, направленную на усиление регионального сотрудничества в целях соответствия стандартам и передовому опыту ИКАО.

2.3 Официальные лица островных государств тихоокеанского региона и PASO отозвались на призыв министров и подготовили план реализации проекта RAMM, включая привлечение консультантов для реализации действий, перечисленных в рамочной концепции, с возможностью доклада о проведенной работе министрам авиации в 2022 году.

***Пересмотр текущего Договора островных государств тихоокеанского региона о сотрудничестве в области безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации***

2.4 Министры согласились, что Договор островных государств тихоокеанского региона о сотрудничестве в области безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации (PICASST) может быть улучшен, учитывая существенные изменения, произошедшие за последние пятнадцать лет, которые повлияли на авиацию тихоокеанского региона, но не были отражены в PICASST.

2.5 Признается необходимость расширения области охвата Договора для достижения комплексного скоординированного, совместного и экономически эффективного подхода к устойчивому развитию авиационной отрасли тихоокеанского региона, а региональный прогресс в отношении внесения поправок в [PICASST](#) и усиления авиации в тихоокеанском регионе был рассмотрен министрами на втором тихоокеанском региональном совещании министров авиации (RAMM/2) в июне 2022 года.

2.6 PASO активно консультировалось с официальными лицами со стороны авиации островных государств тихоокеанского региона, и обновленная версия предлагаемых поправок в PICASST была впервые распространена в декабре 2021 года. Дополнительные комментарии были предложены государствами на региональном семинаре по авиации 13 апреля 2022 года. Последняя версия поправок к тексту PICASST, включающая три варианта внесения изменений в Договор, была представлена официальным лицам со стороны авиации.

2.7 Далее официальные лица утвердили порядок действий, который предлагает вносить изменения в PICASST через RAMM для получения согласия от министров авиации. Официальные лица также согласились с дополнительными правками к тексту Договора. Уточненный проект предлагаемых поправок к PICASST был представлен на втором региональном семинаре по авиации 6 мая 2022 года. После данного семинара PASO определило действия, необходимые для подготовки текста для утверждения министрами авиации.

2.8 Обновленный PICASST усилит многофункциональную региональную авиационную организацию, PASO, а эти дальнейшие улучшения позволят PASO обеспечить предоставление улучшенных услуг в области безопасности полетов и авиационной безопасности всем государствам-членам, включая также государства, не входящие в PASO.

### ***Разработка региональной авиационной стратегии тихоокеанского региона***

2.9 В целях создания возможности долгосрочного безопасного и устойчивого развития авиационной системы уже ведется разработка 10-летней региональной авиационной стратегии тихоокеанского региона в соответствии с решением, принятым в ходе RAMM/1. 10-летняя региональная авиационная стратегия тихоокеанского региона содержит концепцию действий в области ответственности государств тихоокеанского региона, которую они должны реализовывать совместно и в сотрудничестве через региональную авиационную организацию. Документ для обсуждения был подготовлен консультантами и направлен всем государствам тихоокеанского региона и заинтересованным сторонам для получения комментариев. PASO провело индивидуальные консультации с каждым государством для получения комментариев в отношении их национальной позиции и взглядов на стратегию.

2.10 Проект региональной авиационной стратегии был рассмотрен официальными лицами со стороны авиации и представлен министрам на рассмотрение и принципиальное принятие в ходе RAMM/2, учитывая, что будут вноситься дополнительные правки и уточнения до ее запуска, который запланирован на конец 2022 года.

### ***Улучшенная региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов***

2.11 PASO приступило к оценке улучшенной региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), включая изучение и консолидацию всей доступной информации о функционировании PASO в качестве RSOO, подготавливая глубоко детализированные варианты финансирования и экономические аспекты для реализации процесса, пути развития и предпочтительные варианты финансирования устойчивой улучшенной региональной организации, а также создания региональной платформы для вовлечения островных государств тихоокеанского региона.

2.12 Официальные лица авиационной отрасли рассмотрели предложения по финансированию и согласились, что модель требует личных индивидуальных обсуждений с PASO и консультантами. Это позволит обеспечить ясное понимание того, как модель финансирования поддержит новое стратегическое направление, обозначенное в региональной авиационной стратегии, и укрепление договора, дающего направление развития контроля за обеспечением безопасности полетов в тихоокеанском регионе.

## **3. ВЫВОД**

3.1 Ясный путь долгосрочного безопасного и устойчивого развития авиационной системы начался при поддержке на политическом уровне, и документ для обсуждения был направлен всем государствам тихоокеанского региона и заинтересованным сторонам для получения комментариев. На сегодняшний день работа по результатам RAMM/1, приведенным в Декларации Порт-Морсби и заявлении министров, хорошо продвигается.

3.2 У PASO нет финансирования для ведения работы по всем результатам совещания министров, поэтому оно продолжит обращаться к донорам за поддержкой.

3.3 Потребуется тесное сотрудничество между малыми островными развивающимися государствами тихоокеанского региона, ИКАО, донорскими организациями и всеми заинтересованными сторонами для отслеживания прогресса и дальнейшего внедрения ключевых приоритетных задач. Некоторые государства PSID сталкиваются с множеством экономических

проблем, и если фокус сместится на авиацию как на фактор обеспечения экономического развития, то тихоокеанский регион будет процветать.

3.4 Несмотря на выявленные проблемы, включая COVID-19, ключевые результаты РАММ и единый подход островных государств тихоокеанского региона к развитию дают возможность островным государствам тихоокеанского региона улучшить свои авиационные системы.

— КОНЕЦ —