



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ РЕГИОНАЛЬНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В РЕГИОНЕ SAM. РОЛЬ RASG-PA В ИНТЕГРАЦИИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

(Представлено Перу и поддержано государствами региона SAM ИКАО и государствами – членами² Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Представленный Советом ИКАО рабочий документ содержит обновленную информацию о деятельности ИКАО, направленной на поддержку механизмов регионального планирования и осуществления проектов в свете текущих требований и непосредственную поддержку устойчивого развития авиации во всем мире.

В настоящем рабочем документе представлена информация о работе, проделанной Южноамериканским (SAM) регионом, в качестве примера координированного и интегрированного подхода Регионального бюро, государств и Региональной панамериканской группы по безопасности полетов (RASG-PA) к вопросам выявления региональных приоритетов и разработки регионального плана обеспечения безопасности полетов, основанного на "Глобальном плане обеспечения безопасности полетов" (ГПБП, Дос 10004), который объединяет усилия регионов, стран и отрасли.

Обращается внимание на взаимосвязь между различными инициативами региона SAM (Региональная система сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVOSP), экспериментальная программа осуществления государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП), региональный механизм сотрудничества по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (AIG) (ARCM) и групп сотрудничества в области безопасности полетов (CST)) с целью решения проблем и устранения рисков в регионе, где ожидается рост воздушного движения.

¹ Текст на испанском языке представлен Перу.

² Белиз, Боливия, Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор и Уругвай.

<p>Действия: Ассамблее предлагается:</p> <p>а) одобрить данный рабочий документ и обеспечить поддержку региональным бюро в отношении этой инициативы как главным элементам региональной координации;</p> <p>б) поощрять государства, региональные организации и отрасль в целом брать на себя соответствующие обязательства и принимать активное участие в работе группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG), региональной группы по безопасности полетов (RASG) и их соответствующих вспомогательных организаций;</p> <p>в) обеспечить достаточную гибкость предлагаемого круга полномочий RASG для того, чтобы каждая RASG могла установить свои собственные внутренние процедуры наилучшим возможным образом с тем, чтобы учесть условия, характерные для региона, и способствовать наиболее полному участию своих членов.</p>	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Не применимо
<i>Справочный материал</i>	WP/53 "Обновленная информация о региональных механизмах поддержки и осуществления проектов"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В рамках декларации Четвертого Всемирного авиационного форума ИКАО (IWAF/4) государства SAM утвердили на самом последнем совещании директоров гражданской авиации (RAAC/16, декабрь 2018 года) Южноамериканский план обеспечения безопасности полетов (SAMSP) с учетом инициативы "Ни одна страна не остается не внимания" и в соответствии с "Глобальным аэронавигационным планом" (ГАНП, Doc 9750) и ГПБП.

1.2 ИКАО оказывает содействие региональному планированию и осуществлению проектов, сбору данных, обмену информацией, выявлению и устранению недостатков в области аэронавигации и координации деятельности через различные региональные механизмы в целях повышения безопасности полетов и объединения усилий по осуществлению проектов в сфере аэронавигации.

1.3 Вышеупомянутое было непосредственно дополнено работой различных региональных механизмов для поддержки осуществления проектов, таких как группы PIRG и RASG, которые вносят существенный вклад в региональное осуществление ГАНП и ГПБП.

1.4 Совет ИКАО представил рабочий документ, в котором изложил обновленную информацию о деятельности ИКАО в поддержку этих региональных механизмов планирования и осуществления проектов, и предложил Ассамблее соответствующий обновленный и согласованный круг полномочий групп PIRG и RASG.

1.5 Кроме того, в издании ГПБП 2020–2022 гг. определены стратегии сотрудничества с ключевыми авиационными участниками в поддержку использования проактивных возможностей моделирования риска в качестве инициативы по повышению безопасности полетов (SEI) и содержится призыв к государствам оказывать содействие и участвовать в ассоциациях по линии групп по безопасности полетов коммерческой авиации в целях определения и реализации мер по улучшению системы безопасности полетов. Указанная инициатива соответствует Цели 17 устойчивого развития Организации Объединенных Наций "Укрепление средств достижения устойчивого развития и активизация работы механизмов глобального партнерства в интересах устойчивого развития".

1.6 Кроме того, в Приложении 19 ИКАО *"Управление безопасностью полетов"* п. 5.4.2 предусматривает, что "Государства поощряют создание сетей совместного использования информации о безопасности полетов или обмена ею среди всех пользователей авиационных систем и содействуют совместному использованию и обмену информацией о безопасности полетов, если национальным законодательством не предусмотрено иное".

1.7 Несмотря на все предпринятые усилия государства продолжают сталкиваться с проблемами в отношении соблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPS) в рамках реализации ГосПБП и ГПБП. Поэтому представляется важным подчеркнуть роль, которую играет RASG-PA в объединении различных заинтересованных сторон авиационной системы, и взаимосвязь между различными инициативами в регионе SAM (SRVSOP, экспериментальная программа по реализации ГосПБП, ARCM, CST), направленными на решение проблем, стоящих перед авиацией.

2. АНАЛИЗ

2.1 Для решения новых проблем необходимо, чтобы все заинтересованные стороны всемирной авиационной системы (государства, международные и региональные организации, отрасль и пользователи воздушного пространства) работали совместно и проактивно и чтобы усилия групп PIRG и RASG были поставлены на службу этой задаче.

2.2 Вклад государств и международных организаций в виде предложений по инициативам, научным исследованиям, рабочим документам и активное участие высокопоставленных представителей государств вместе с рекомендациями технических экспертов должен быть неременным обязательством всех авиационных участников.

2.3 Это включает постоянную обратную информацию от государств для определения и доведения до общего сведения через группы PIRG и RASG возможностей для совершенствования, представления рекомендаций и предпринятия действий, необходимых для того, чтобы руководящие органы ИКАО приняли решения по возможным поправкам к положениям ИКАО, глобальным планам, инструктивным документам или по приоритизации ресурсов, а также проведение мониторинга прогресса в реализации глобальных планов.

2.4 Регион SAM достиг большого прогресса в своей совместной и проактивной работе для решения проблем, стоящих перед регионом. В этом контексте он определил в своем региональном плане сферы ответственности участников, включая группы RASG.

2.5 Ниже приводятся примеры региональных процессов, которые посредством интегрирующего подхода позволяют государствам достичь целей, установленных в их региональных планах обеспечения безопасности полетов, и реализовать ГПБП.

2.5.1 SRVSOP (Латиноамериканская региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO)). Учрежденная в 1998 году Меморандумом о взаимопонимании между ЛАКГА и ИКАО, SRVSOP разрабатывает и внедряет согласованный набор стандартов, процедур, программ подготовки персонала и горизонтальное сотрудничество. Она стремится повысить уровни эффективного выполнения (EI) за счет экономии от масштаба.

2.5.2 Механизм регионального сотрудничества по AIG (ARCM) обеспечивает поддержку в улучшении показателя EI государств-членов в области AIG и участвует в координировании сотрудничества в области AIG среди государств ARCM. Он также будет предоставлять

информацию о реагировании группе RASG-PA и национальным ГосПБП для целей управления безопасностью полетов.

2.5.3 На базе инициативы Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) и экспериментального плана осуществления Бюро SAM в рамках ГосПБП группа RASG-PA поддерживает ГосПБП государств через группы CST, где все члены участвуют на равном основании, уважая все точки зрения как заслуживающие учета и преследуя общую и добровольную цель на основе данных для выявления факторов опасности, оценки рисков и разработки стратегии по уменьшению рисков на национальном уровне, и следуя направлениям работы, осуществляемой Региональной панамериканской целевой группой по безопасности полетов (PA-RAST), которая является важной частью группы RASG-PA. За последние годы отмечено значительное увеличение числа CST, созданных в данном регионе, что является доказательством успеха этой модели.

2.6 Хотя новый вариант ГПБП значительно расширяет роль RASG в их соответствующих регионах, представляется, что предлагаемый круг полномочий, изложенный Советом ИКАО, охватывает без необходимости те вопросы, которые непосредственно не касаются управления риском на региональном уровне, чего именно ожидают от RASG.

2.7 В этом отношении следует отметить признание важности того, чтобы RASG устанавливала процессы надзора за показателями безопасности полетов на основе данных и информации, получаемых из различных источников: данные о мерах реагирования и проактивных мерах от отрасли, информация о программах обеспечения соблюдения требований, касающихся Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) (от RSOO), результаты расследований авиационных происшествий и инцидентов (региональная организация по расследованию авиационных происшествий и инцидентов), информация от поставщиков аэронавигационного обслуживания и других соответствующих источников, что четко отражено в ГПБП издания 2020–2022 гг. В этой связи RASG-PA проделала определенную работу по выявлению возможностей для усовершенствования и изменения своих процессов посредством анализа пробелов.

2.8 Содержащийся в настоящем рабочем документе анализ показывает, что предлагаемый круг полномочий, изложенный Советом ИКАО, внес бы чрезмерную жесткость в процессы управления RASG, одновременно охватывая другие вопросы, не отраженные в ГПБП, поскольку они непосредственно не касаются управления риском и повышения уровня безопасности полетов и надзора на региональном уровне.

2.9 Что касается административных вопросов, не было предоставлено достаточного оправдания чрезмерному использованию глагола "shall" ("должен") в отношении повестки дня совещаний, связанных с повесткой дня других групп, использованию телеконференций или введению правила, требующего, чтобы роль представителей отрасли была ограничена статусом наблюдателей. Эта последняя мера переворачивает логику, принятую другими группами, например, группой RASG-PA, поскольку группа RASG, насколько известно, основана на полном и равном сотрудничестве между государствами и отраслью.

2.10 Что касается дополнительных мандатов, здесь вновь нет прямой взаимосвязи или достаточных оснований для возложения на группы RASG задач, предусматривающих посредничество в отношении двусторонних или многосторонних соглашений или выявления связанных с авиационной безопасностью проблем, экологических проблем либо других экономических проблем воздушного транспорта, используя при этом свои собственные ресурсы. Располагаемые группой RASG ресурсы являются ограниченными и распределяются между государствами и отраслью; подразумевается, что группа RASG должна сама решать, как ей

использовать имеющиеся ресурсы на основе своих собственных соображений, а не по причине какого-то требования, заложенного в стандартный круг полномочий.

2.11 Соответственно, не было представлено убедительного аргумента, объясняющего, почему отсутствуют какие-либо предложения и рекомендации, которые оставили бы на усмотрение каждой RASG, как лучше осуществлять свои рабочие процессы в соответствии с конкретными характеристиками своего региона.

3. ВЫВОД

3.1 Деятельность групп PIRG и RASG в мире, с осязаемым примером в регионе SAM, демонстрирует главный стимул, который был придан региональному планированию и позволяет обеспечить эффективное слияние подхода типа "сверху – вниз" в части инструктивных указаний на международном уровне и гармонизации на региональном уровне с подходом типа "снизу – вверх", основанным на национальном планировании государств.

3.2 Поддержка региональных бюро ИКАО в рамках этих инициатив имеет решающее значение для того, чтобы государства могли выполнять свои обязательства в отношении безопасности полетов и аэронавигации; такая поддержка становится краеугольным камнем координации, нацеленной на содействие совместным и проактивным усилиям всех заинтересованных сторон. Таким образом, следует поощрять государства, региональные организации и отрасль в целом брать на себя соответствующие обязательства и принимать активное участие в работе PIRG, RASG и их соответствующих вспомогательных организаций.

3.3 Соответственно, на основе этого анализа предлагается, чтобы предложенный круг полномочий рассматривался как необязывающие примеры и в случае PIRG и в случае RASG с тем, чтобы региональные группы имели четкий и достаточно гибкий мандат осуществлять свои процессы в соответствии с реалиями своего региона в целях обеспечения эффективной и действенной поддержки в деле реализации положений глобальных планов ГАНП и ГПБП.