

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



**КОНФЕРЕНЦИЯ ГЕНЕРАЛЬНЫХ
ДИРЕКТОРОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
ПО ГЛОБАЛЬНОЙ СТРАТЕГИИ В СФЕРЕ
БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**

Монреаль, 20–22 марта 2006 года

ДОКЛАД

Утвержден Конференцией
и опубликован с санкции Генерального секретаря

Опубликовано Международной организацией гражданской авиации отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках. Всю корреспонденцию, за исключением заказов и подписки, следует направлять в адрес Генерального секретаря ИКАО.

Заказы на данное издание направлять по одному из следующих нижеприведенных адресов, вместе с соответствующим денежным переводом (тратта, чек или банковское поручение) в долл. США или в валюте страны, в которой размещается заказ. Заказы с оплатой кредитными карточками ("Виза", "Мастеркард" или "Америкэн экспресс") направлять в адрес Штаб-квартиры ИКАО.

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit, 999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
Telephone: +1 (514) 954-8022; Facsimile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULCAYA; E-mail: sales@icao.int; World Wide Web: <http://www.icao.int>

Cameroon. KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonanjou, B.P. 4676, Douala / Telephone: +237 343 98 42; Facsimile: +237 343 89 25;
E-mail: knowhow_doc@yahoo.fr

China. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Telephone: +86 137 0177 4638, Facsimile: +86 21 5888 1629; E-mail glorymaster@online.sh.cn

Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: +20 (2) 267 4840; Facsimile: +20 (2) 267 4843; Sitatex: CAICAYA; E-mail: icaomid@cairo.icao.int

Germany. UNO-Verlag CmbH, August-Bebel-Allee 6, 53175 Bonn / Telephone: +49 (0) 228-94 90 2-0; Facsimile: +49 (0) 228-94 90 2-22;
E-mail: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016
Telephone: +91 (11) 331-5896; Facsimile: +91 (11) 51514284

India. Sterling Book House — SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Bombay 400001
Telephone: +91 (22) 2261 2521, 2265 9599; Facsimile: +91 (22) 2262 3551; E-mail: sbh@vsnl.com

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: +81 (3) 3503-2686; Facsimile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O.Box 46294, Nairobi
Telephone: +254 (20) 7622 395; Facsimile: +254 (20) 7623 028; Sitatex: NBOCAYA; E-mail: icao@icao.unon.org

Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3er. piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México, D.F.
Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsimile: +52 (55) 52 03 27 57; Correo-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Telephone: +234 (1) 4979780; Facsimile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK; E-mail: aviation@landovercompany.com

Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: +51 (1) 575 1646; Facsimile: +51 (1) 575 0974; Sitatex: LIMCAYA; Correo-e: mail@lima.icao.int

Russian Federation. Aviaizdat, 48, Ivan Franco Street, Moscow 121351, Telephone: +7 (095) 417-0405; Facsimile: +7 (095) 417-0254

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 839 9393; Fax: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Courriel: icaodkr@icao.sn

Slovakia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Levoté prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21, Telephone: +421 (7) 4857 1111; Facsimile: +421 (7) 4857 2105

South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Telephone: +27 (11) 315-0003/4; Facsimile: +27 (11) 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Spain. A.E.N.A. - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3.11, 28027 Madrid; Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo e: sscc.ventasoci@aena.es

Switzerland. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Telephone: +41 021 943 2673; Facsimile: +41 021 943 3605; E-mail: mvandiermen@adeco.org

Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaek Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 (2) 537 8189; Facsimile: +66 (2) 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; E-mail: icao_apac@bangkok.icao.int

United Kingdom. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com;
World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

2/06

Каталог изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО

Ежегодное издание с перечнем всех имеющихся в настоящее время публикаций и аудиовизуальных учебных средств. В дополнениях к Каталогу сообщается о новых публикациях, аудиовизуальных учебных средствах, поправках, дополнениях, повторных изданиях и т. п.

Рассылаются бесплатно по запросу, который следует направлять в Сектор продажи документов ИКАО.

ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО

Кому: Президенту Совета ИКАО

От: председателя Конференции генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов

Имею честь представить доклад Конференции генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов, состоявшейся в Монреале 20–22 марта 2006 года.

Ассад Котайт
Председатель

Монреаль, 22 марта 2006 года

СОДЕРЖАНИЕ

	Страница
СПРАВКА О РАБОТЕ СОВЕЩАНИЯ	
1. <u>Продолжительность работы</u>	ii-1
2. <u>Представительство</u>	ii-1
3. <u>Должностные лица</u>	ii-1
4. <u>Секретариат</u>	ii-1
5. <u>Принятие повестки дня</u>	ii-2
6. <u>Организация работы</u>	ii-2
7. <u>Открытие Конференции</u>	ii-2
7.1 <u>Выступление Президента Совета</u>	ii-2
7.2 <u>Выступление Генерального секретаря</u>	ii-4
7.3 <u>Выступление министра транспорта, инфраструктуры и местного самоуправления Канады</u>	ii-5
<u>СПИСОК ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ</u>	iii-1
<u>ПОВЕСТКА ДЛЯ КОНФЕРЕНЦИИ И ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ПРИМЕЧАНИЯ</u>	iv-1
<u>ГРАФИК РАБОТЫ КОНФЕРЕНЦИИ</u>	v-1
<u>КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ДИСКУССИЙ</u>	1-1
<u>ДЕКЛАРАЦИЯ</u>	2-1
<u>ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ</u>	3-1

СПРАВКА О РАБОТЕ СОВЕЩАНИЯ

1. ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ РАБОТЫ

1.1 Конференция генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов (DGCA/06) была открыта Президентом Совета д-ром Ассадом Котайтом 20 марта 2006 года в 9:00 в зале заседаний Ассамблеи Штаб-квартиры Международной организации гражданской авиации в Монреале.

2. ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО

2.1 На Конференции ГДГА присутствовали 567 участников из 153 Договаривающихся государств и 26 международных организаций.

3. ДОЛЖНОСТНЫЕ ЛИЦА

3.1 После открытия Конференции ее председателем был избран д-р А. Котайт.

4. СЕКРЕТАРИАТ

4.1 Функции секретаря Конференции исполнял директор Аэронавигационного управления г-н Уильям Р. Восс. Советниками секретаря Конференции были заместитель директора Аэронавигационного управления г-н Маринус К.Ф. Хейл и начальник Секции безопасности полетов (FLS) г-н П. Лами, а помощниками секретаря являлись начальник Секции расследования и предотвращения авиационных происшествий г-н М. Коста, координатор по вопросам подготовки и административным вопросам Секции проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов г-н А. Кирос, начальник Сектора политики и стандартов авиационной подготовки г-н М.А. Фокс, координатор программы безопасности полетов и человеческого фактора Секции FLS г-н Д. Маурино и начальник Сектора программы единой стратегии г-н Дж. Херпст.

4.2 Общее административное руководство Конференцией осуществлял директор Административного управления г-н А. Сингх. Письменный и устный перевод обеспечивался Отделом переводов и публикаций под руководством начальника отдела г-на Ю. Беляева, которому оказывали помощь г-жа Р.Ж. Эзрати, начальник Секции синхронного перевода, г-н Д. Уилсон (Секция английских переводов и публикаций), г-н П.Ж. Батлер (Французская секция), г-н В.А. Гапаков (Русская секция), г-жа А. де Куадра-Линдстром (Испанская секция), г-н М. эль-Багир (Арабская секция) и г-н К. Ли (Китайская секция).

4.3 Техническое обеспечение Конференции осуществляли начальник Секции обслуживания конференций и помещений г-н М. Бланш, младший сотрудник по обслуживанию конференций г-жа Р. Загорайтис, исполняющая обязанности сотрудника по контролю за документацией г-жа Д. Рахмани, начальник Печатного цеха г-н Ж.Д. Дау и начальник Сектора внутреннего распространения г-н Д. Боде, а также начальник Службы Web, библиотеки и архивов

г-н С. Добрица. Другие специалисты Секретариата ИКАО предоставляли необходимые консультации в ходе Конференции.

5. ПРИНЯТИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

5.1 Повестка дня, представленная Конференции Советом, была принята на первом заседании.

6. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ

6.1 График работы, представленный государствам до начала Конференции, был принят на первом заседании.

6.2 В соответствии с *Директивами специализированным аэронавигационным совещаниям и правилам процедуры для их проведения* (Дос 8143) была сформирована координационная группа, которая проводила заседания в ходе Конференции. В состав координационной группы вошли секретарь Конференции, помощники секретаря и представители различных служб Секретариата, обеспечивающих работу Конференции. Данная группа обеспечивала координацию работы Конференции, используя имеющиеся в распоряжении службы и помещения.

7. ОТКРЫТИЕ КОНФЕРЕНЦИИ

7.1 Выступление Президента Совета

От имени Совета и Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации (ИКАО) я имею честь объявить открытой нынешнюю Конференцию генеральных директоров гражданской авиации (ГДГА). Я хотел бы тепло приветствовать почтенного Лоуренса Кэннона, министра транспорта, инфраструктуры и местного самоуправления Канады, и всех участников данной Конференции.

Цель Конференции заключается в выработке консенсуса по Глобальной стратегии в сфере безопасности полетов на XXI век. 2003 и 2004 гг. были самыми безопасными с точки зрения производства полетов с момента создания ИКАО в 1944 году, однако в результате шести крупных происшествий, имевших место в августе и сентябре прошлого года, людей погибло больше, чем за весь 2004 год. Эти происшествия послужили своевременным напоминанием о том, что системные недостатки, выявленные в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) начиная с 1999 года, по-прежнему существуют. Они также напомнили нам о том, что мы никогда не должны относиться к безопасности полетов как к чему-то само собой разумеющемуся. Когда речь идет о безопасности полетов, абсолютно никакой самоуспокоенности быть не должно, никогда не было и никогда не будет.

Эта мысль подкрепляется реакцией общественности. В выпусках новостей мы видели людей, желающих получить ответы на волнующие их вопросы и выражавших гнев по поводу отсутствия разъяснений со стороны некоторых полномочных органов. Когда правительства одних стран принимали меры по повышению уровня безопасности полетов в их собственном воздушном пространстве, другие страны не всегда понимали их действия или

соглашались с ними. Если данное положение дел не будет исправлено, то такого рода недопонимания приведут к подрыву самой системы, лежащей в основе безопасного развития международной гражданской авиации на протяжении последних 60 лет. Генеральным директорам, возможно, придется спорить друг с другом вместо того, чтобы полагаться друг на друга в деле повышения безопасности полетов.

Этот вопрос должен быть открыто и окончательно рассмотрен на данном совещании. Безопасность полетов в авиации может быть достигнута посредством создания сети генеральных директоров, работающих как единый механизм. Разрабатываемая вами на этой Конференции стратегия должна усилить систему, которая вас объединит. Это должна быть стратегия, в рамках которой признается, что слабость одного является слабостью всех. И транспарентность является нитью, проходящей через всю эту стратегию. Проявляя транспарентность и свободно обмениваясь информацией друг с другом и общественностью, вы сможете действовать сообща, подкреплять действия друг друга и усиливать доверие общественности.

Действуя совместно, вы сможете лучше противостоять тем, кто представляет угрозу безопасности полетов авиации. Это поможет вам укрепить процессы признания иностранных эксплуатантов и наблюдения за их воздушными судами на ваших соответствующих территориях. Опасный эксплуатант, избежавший обнаружения одним генеральным директором, может и должен быть проконтролирован другим. В этой борьбе вы все союзники на стороне безопасности полетов.

Кроме того, не достаточно просто укреплять систему, не укрепляя компоненты этой системы, то есть возможности ваших соответствующих администраций в области контроля за обеспечением безопасности полетов. Это имеет особенно важное значение для Договаривающихся государств, не имеющих необходимых людских, технических или финансовых ресурсов. ГДГА должны поддерживать друг друга посредством создания жизнеспособных региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов. Такие организации могут быть созданы лишь на основе координации усилий ИКАО, государств, отрасли и доноров.

Национальные полномочные органы гражданской авиации, отрасль и финансовые учреждения должны проявлять полное сотрудничество в деле предоставления авиационно-технической помощи и консультаций во всем мире. ИКАО также готова оказывать содействие в координации многосторонней помощи, когда такому подходу отдается предпочтение, с тем чтобы государства могли наращивать необходимый им потенциал в области контроля за обеспечением безопасности полетов и внедрять безопасную практику во всех своих авиатранспортных системах.

Хотя проверки организации контроля за обеспечением безопасности полетов могут быть эффективным средством для определения и содействия реализации корректирующих мер, их не следует рассматривать как самоцель. В равной степени важным представляется наличие способности улучшать положение дел. Ресурсы, выделяемые на проверки и корректирующие меры, должны подвергаться тщательной оценке; не следует выделять чрезмерный объем ресурсов на проведение проверок за счет ресурсов, предназначенных для усиления безопасности.

Дамы и господа, через несколько месяцев я уйду из ИКАО на пенсию после 53 лет службы в этой замечательной Организации. На протяжении всей моей карьеры безопасность полетов постоянно была основным направлением моей работы. Я всегда считал, что одно происшествие – это слишком много, что потеря даже одной жизни – это слишком много. Как и всем присутствующим в этом зале, мне была поручена благородная миссия защищать жизни и благополучие путешествующей публики. Мы делаем и должны продолжать делать все от нас

зависящее для того, чтобы они были уверены, что доберутся до места своего назначения целыми и невредимыми и что ни один человек не погибнет и не пострадает на земле в результате авиационного происшествия.

Вы отвечаете за мощный инструмент экономического, социального и культурного развития граждан ваших соответствующих стран. В ваших руках находятся средства поддержания безопасности и эффективности воздушного транспорта для всех тех, кто летает вашими авиакомпаниями, кто проходит через ваши аэропорты и путешествует через ваше воздушное пространство.

Вместе вы образуете глобальную сеть. Вместе вы можете спасти жизни и наполнять содержанием зафиксированное в Чикагской конвенции видение мировой авиационной системы, которая способствует установлению мира и взаимопонимания между всеми народами и странами. Вместе вы можете создать глобальную стратегию обеспечения безопасности полетов, которая станет вашим общемировым наследием на предстоящие десятилетия.

Нам нужна стратегия, побуждающая нас к действиям. Я полон решимости в течение предстоящих нескольких дней работать вместе с вами над созданием такой глобальной стратегии.

7.2 **Выступление Генерального секретаря**

Дамы и господа, от имени Секретариата ИКАО благодарю вас за участие в этой Конференции, нацеленной на конкретные действия. Очень важно, чтобы ваши дискуссии и принятые решения вели к осязаемым результатам в решении проблем безопасности полетов, которые до сих пор подрывают целостность глобальной авиатранспортной системы.

Участникам Конференции предложена сжатая повестка дня, призванная способствовать откровенному обмену мнениями. Президент и я выступим с краткими вступительными посланиями, и решено отказаться от традиционных вступительных заявлений участников, с тем чтобы оставить больше времени для диалога и дискуссий. Выступления участников необходимы и будут приветствоваться, однако просим постараться сделать их краткими, сжатыми и нацеленными на достижение консенсуса по пунктам утвержденной повестки дня.

Хочу заверить всех собравшихся в этом зале, что сразу же после того, как выводы и рекомендации вашей Конференции будут рассмотрены Советом ИКАО, Секретариат, который я имею честь возглавлять, приступит к их планомерному осуществлению на основе сотрудничества и экономической эффективности.

Благодаря принятию стратегических целей и бизнес-плана ИКАО Секретариат в своей деятельности все больше ориентируется на конкретные результаты. На всех уровнях мы вводим новые методы работы, позволяющие повысить эффективность и действенность при экономном использовании ограниченных ресурсов. Горизонтальная интеграция деятельности Штаб-квартиры и региональных бюро, аккредитованных в ваших государствах, делает ИКАО ближе к каждому из вас, а предусмотренные процессы пересмотра позволяют периодически корректировать нашу работу в сторону более эффективной поддержки усилий по повышению безопасности полетов воздушного транспорта в ваших странах и регионах. С этой целью вам были розданы памятные записки и вопросник относительно стратегических целей ИКАО. ИКАО хотела бы знать ваши мнения по этим важным вопросам. Просьба до отъезда заполнить и вернуть эти документы, как указывается в них.

В заключение я хотел бы поблагодарить и поздравить директора Аэронавигационного управления г-на Билла Восса, его помощников и других членов Секретариата, приложивших немалые усилия для обеспечения успешной работы Конференции и создания глобальной стратегии безопасности полетов в XXI веке.

7.3 **Выступление distinguished Лоуренса Кэннона, министра транспорта, инфраструктуры и местного самоуправления Канады**

Введение

Выступая в качестве министра транспорта, инфраструктуры и местного самоуправления Канады, я горжусь предоставленной мне возможностью приветствовать вас на Конференции генеральных директоров гражданской авиации государств – членов ИКАО по вопросам безопасности полетов.

Я испытываю особую гордость, приветствуя вас в Монреале, где с 1945 года находится Штаб-квартира ИКАО.

Добро пожаловать в свой дом.

Отношения между Канадой и ИКАО восходят к Квебекской конференции в августе 1943 года, на которой президент Рузвельт и премьер-министр Черчилль в самый разгар мировой войны предложили создать организацию, аналогичную Организации Объединенных Наций, которая занималась бы некоторыми аспектами международной гражданской авиации.

За прошедшее с тех пор время Канада и другие государства-члены проделали большую работу.

Но нам предстоит сделать еще больше для того, чтобы мировая авиационная система и впредь оставалась безопасной.

Для достижения этой цели мы должны укреплять систему безопасности полетов объединенными усилиями всех Договаривающихся государств и отрасли воздушного транспорта.

Это – единственная возможность поддержать уверенность населения в безопасности воздушного транспорта, без которой невозможно добиться процветания отрасли.

Нынешняя Конференция, без сомнения, поможет вам продвинуться на пути к реализации этой цели.

Повестка дня

Во-первых, на меня произвела большое впечатление подготовленная вами программа дискуссий на предстоящие два дня. Желаю вам всяческих успехов в этой работе.

Мне особенно приятно видеть, что вы будете обсуждать различия в уровнях безопасности полетов между регионами, а также трудности, возникающие в связи с увеличением объемов воздушного движения и глобализацией отрасли.

В гражданской авиации, как и во многих других областях, ярко проявляется ключевая роль международного сотрудничества в успешном развитии новой экономики.

Либерализация также становится одним из определяющих факторов в современной авиации, и поэтому нам необходимо заново определить существующие взаимоотношения между отраслью и ее правительственными полномочными органами.

Вы совершенно справедливо считаете, что все участвующие стороны, правительства, поставщики обслуживания и авиакомпании должны понимать и в полной мере принимать свои обязательства.

Мы понимаем, что как государства-члены, так и отрасль заинтересованы в создании процветающей системы воздушного транспорта. Вот почему государства-члены и отраслевые структуры выступают с многочисленными инициативами по повышению уровня безопасности полетов.

К сожалению, от инициатив, направленных на обеспечение более высокого уровня безопасности полетов, первоначально выигрывают лишь отдельные государства или группы государств, т. е. выгоды распределяются неравномерно. Вы с полным основанием беретесь за эту проблему, ибо отсутствие решения еще более усугубит расхождения между странами в уровне безопасности полетов.

Вам также предстоит рассмотреть вопрос о необходимости транспарентности и обмена информацией о безопасности полетов.

Мудрое решение.

Несомненно, налаживание эффективного обмена информацией о безопасности полетов между Договаривающимися государствами поможет им сделать более действенной работу по контролю за обеспечением безопасности полетов.

Компании или правительственному учреждению не всегда легко заявить о приверженности принципам транспарентности и обмена информацией. Такое решение может повлечь за собой вызовы извне и потребовать времени и усилий для управления информацией и диалога с общественностью.

Однако это – один из важных элементов задачи, решение которой позволит улучшить положение дел в области безопасности полетов в будущем, к чему стремятся все присутствующие здесь сегодня.

Канада безоговорочно привержена принципам транспарентности и обмена информацией о безопасности полетов. Об этом свидетельствуют, в частности, наше решение санкционировать обнародование результатов проведенной ИКАО проверки состояния безопасности полетов в Канаде, а также предпринимаемые нами действия в сфере регулирования в связи с проблемами в области безопасности полетов, возникающими в авиационной системе Канады.

Я очень рад тому, что Совет ИКАО, по-видимому, готов предпринять новые действия в сфере транспарентности, и наше правительство, естественно, с удовольствием будет сотрудничать в этой работе.

Могут также сообщить, что в ходе этой Конференции Министерство транспорта Канады планирует подписать соглашение с Федеральным авиационным управлением Соединенных Штатов Америки для определения условий, при которых Министерство транспорта Канады будет участвовать в разработанной ФАУ системе обмена данными о безопасности полетов международной авиации.

Однако правительства, какими бы благими намерениями они ни руководствовались, в одиночку не смогут создать новых условий, необходимых для улучшения информационных потоков.

Поэтому, заявляя о необходимости повышения транспарентности и подотчетности, следует также стремиться к тому, чтобы те, кто занимается производственной деятельностью в гражданской авиации, также отвечали за политику и состояние безопасности полетов.

СУБП

Я хотел бы также отметить, что совместная работа по повышению уровня безопасности полетов уже приносит ощутимые результаты, о чем свидетельствует Универсальная программа ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов.

Между прочим, Канада стала первым государством, где была проведена проверка в рамках нового системного подхода, и поэтому мы можем судить о ее достоинствах и преимуществах.

Мы должны делать больше.

Необходимо развивать существующие рамки регулирования, уделяя особое внимание практическим аспектам управления факторами риска.

Это означает смещение акцентов в нашей работе – с безопасности полетов на эксплуатационном уровне в сторону общесистемного подхода.

Канада считает, что большую роль в решении этой задачи играют системы управления безопасностью полетов, сокращенно именуемые СУБП.

СУБП станут важным элементом в деятельности по дальнейшему укреплению наших программ в предстоящие годы. Вместе с тем хотел бы подчеркнуть, что Канада не считает СУБП *единственным* решением проблемы повышения безопасности полетов – эти системы являются лишь *частью* решения.

В основе концепции СУБП лежит мысль о том, что характеристики безопасности полетов должны играть приоритетную роль в авиационной отрасли и ИКАО. Для некоторых из нас это положение самоочевидно, однако ценность системного подхода заключается в том, что ответственность за безопасность полетов несет каждый сотрудник организации – от исполнительного главы до механика в ремонтных мастерских.

Это станет серьезным концептуальным сдвигом для многих организаций. Однако выгоды очевидны. Повышение уровня безопасности полетов означает укрепление доверия, расширение бизнеса, причем не только в авиации, но и во всех секторах, связанных с безопасностью. Мы имеем такой опыт в Канаде.

Например, авиационные организации в Канаде, которые внедрили СУБП, обнаружили, что от этого улучшились не только показатели безопасности полетов, но и производственные показатели.

Почему? Потому что риски выявляются до того, как они приведут к инцидентам. Малые проблемы решаются до того, как они превратятся в большие. Уменьшение факторов риска также ведет к снижению страховых премий и укреплению доверия не только к государственному сектору, но и в масштабах всей отрасли.

Багаж

Заняв пост министра транспорта, инфраструктуры и местного самоуправления Канады, я с удовлетворением узнал о том, что ИКАО поставила перед авиационным сообществом масштабную задачу – добиться, чтобы к 1 января этого года все страны могли досматривать весь зарегистрированный багаж на международных рейсах.

Это стало важной вехой в развитии авиационной безопасности. В Канаде многое было сделано для того, чтобы выполнить задачу к сроку, и мы пошли даже дальше – досматриваем зарегистрированный багаж и на внутренних рейсах.

Мы гордимся достигнутым, но знаем, что многое еще предстоит сделать. В прошлом году группа по проверке из ИКАО ознакомилась с нашей программой обеспечения авиационной безопасности, и мы удовлетворены достигнутыми результатами и выполняем сделанные рекомендации.

В рамках действий по усилению защиты пассажиров от угрозы терроризма мы также работаем над совершенствованием программ анализа сведений о пассажирах и новыми программами обеспечения безопасности авиагрузов.

Канада знает, что она не одинока в своих усилиях по повышению уровней безопасности полетов и авиационной безопасности. Эти вопросы глубоко волнуют каждого из нас. Эти вопросы глубоко волнуют каждого авиапассажира. Мы добиваемся больших успехов. К сожалению, наша работа не становится легче.

Например, согласно демографическим прогнозам существующих рамок обеспечения безопасности полетов явно недостаточно для удовлетворения будущих потребностей.

По мере роста объема авиаперевозок будет увеличиваться количество авиапроисшествий, если мы не найдем более эффективные пути их сокращения. В 2005 году количество авиационных происшествий несколько возросло, и эта проблема требует изучения.

Поэтому мы должны сообща постоянно работать над повышением уровня безопасности полетов в наших системах гражданской авиации. Таким образом, на повестке дня этой Конференции – доверие населения к авиации. На повестке дня – новаторские подходы. На повестке дня – решимость, подготовка, напряженный труд и, самое главное, целеустремленность и необходимость транспарентности.

На повестке дня также – приверженность принципам обеспечения безопасности в верхних эшелонах руководства и внедрение этих принципов в культуру и практику организации. В современном мире бизнеса каждый генеральный директор и каждый исполнительный глава

корпорации должен постоянно провозглашать и подтверждать свою приверженность принципам безопасности.

В этом заключается руководящая роль.

Если речь идет о проведении таких решений сверху вниз, то ИКАО призвана сыграть важную роль в этом процессе. Ваша Организация вправе гордиться своей историей, но она должна попевать за глобальными процессами развития и стать лидером в этом вопросе.

Мне представляется, что в этом контексте для подлинной реализации права каждого пассажира на безопасный полет необходимо решить три задачи:

Во-первых, признать, что наша отрасль имеет глобальный характер. Мы должны подтвердить готовность сообща работать в рамках ИКАО и других организаций над новыми подходами к поддержанию и улучшению существующих показателей безопасности полетов. Такие новые подходы могут включать, в частности, повышение транспарентности при обмене важной связанной с безопасностью полетов информацией между государствами – членами ИКАО.

Во-вторых, необходимо исходить из того, что безопасность – это дело каждого. Она должна пользоваться приоритетом как у руководителей авиакомпаний и аэропортов мира, так и у механиков в ангарах, персонала на борту воздушных судов и в Совете ИКАО.

В-третьих, мы должны признать, что обеспечение безопасности в небе требует не только новых или усовершенствованных правил и практики безопасности, но и нового уровня подотчетности и транспарентности в правительстве и отрасли.

Я знаю, что Совет ИКАО может и намерен выступить в роли лидера в этой области.

Заключение

Мы знаем, что никакие льготы, стимулы и специальные тарифы не заставят (и не должны заставить) пассажира полететь на самолете, если он не убежден в его безопасности.

Мы также понимаем, что каждый пассажир имеет право на безопасный полет на борту воздушного судна. Только мы сообща можем добиться реализации этого права.

Я глубоко убежден в том, что нет более эффективного инструмента международного сотрудничества и действий, чем ИКАО.

На вас, как на генеральных директоров, занимающихся вопросами безопасности авиации в соответствующих странах, возложена очень большая ответственность. Но я также знаю, как серьезно и принципиально подходите вы к выполнению этой обязанности.

В заключение позвольте выразить надежду на то, что Конференция поможет вам в выполнении миссии на благо миллионов людей на всех континентах.

Спасибо.

СПИСОК ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ

CD	—	Глава делегации	ADV	—	Советник
ACD	—	Заместитель главы делегации	COBS	—	Главный наблюдатель
D	—	Делегат	OBS	—	Наблюдатель
ALT	—	Заместитель			

ГОСУДАРСТВО/ТЕРРИТОРИЯ	ФАМИЛИЯ	УРОВЕНЬ
ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА		
Австралия	Doherty, J. Murray, P. Bills, K. Brooks, L. Clegg, S. Harfield, J. Sutherland, V. Macfarlane, R.	CD ACD D D D D D D ADV
Австрия	Bialonczyk, M. Gehrer, S. Puleo - Leodolter, K.	CD D D
Албания	Dibra, G.	CD
Алжир	Benchemam, M.	CD
Ангола	Preza, H. Dos Santos, G. Pinto Da Cruz, A. Pombal, A.	CD D D D
Аргентина	Matiak, C. Lopez Gonzalez, J. Di Risio, H. Dimeglio, N. Valente, D. Cornelio, J. Riaboi, J.	CD ACD D D D ALT ALT
Армения	Movsesyan, A. Karapetyan, S.	CD D
Афганистан	Mir, Y.	CD
Барбадос	Archer, E.	CD
Бахрейн	Abdulrahim, A. Al Alawi, E. Al Kooheji, G.	CD D D
Беларусь	Mazai, N.	CD
Белиз	Contreras, J.	CD

ГОСУДАРСТВО/ТЕРРИТОРИЯ	ФАМИЛИЯ	УРОВЕНЬ
Бельгия	De Smet, M.	CD
	Ardui, M.	ACD
Бенин	De Souza, A.	CD
Болгария	Stoyanov, G.	CD
	Petrova, I.	D
Боливия	Garcia Soruco, R.	CD
	Ballesteros H, W.	ACD
	Andrade Requena, J.	ADV
Босния и Герцеговина	Ratkovica, D.	CD
	Hodzic, S.	D
Бразилия	Almeida, P.	CD
	Pohlmann, A.	CD
	Cunha, P.	D
	Pinto, R.	ALT
	Brasil, R.	ADV
	Cirilo, C.	ADV
	Ferreira, R.	ADV
	Gageiro Pinto, M.	ADV
	Machado, S.	ADV
	Medeiros, N.	ADV
	Mendes Da Silva, J.	ADV
Rodrigues, A.	ADV	
Vieira, P.	ADV	
Бруней-Даруссалам	Haji Latip, H.	CD
	Haji Besar, H.	ACD
Буркина-Фасо	Salambere, R.	CD
Бывшая югославская Республика Македония	Mehmedi, I.	CD
	Andonova, E.	D
Венгрия	Kiss, L.	CD
	Szekely, Z.	ACD
	Mudra, I.	D
	Sipos, A.	D
	Omajnikov, V.	ADV
Венесуэла	Paz, F.	CD
	Falcon Gotopo, E.	ACD
	Isea Monagas, D.	ACD
	Castillio Mena, H.	D
	Fraino, C.	D
	Nessi, O.	D
	Salazar, M.	D
Вьетнам	Dinh, V.	D
	Duong, V.	D
Габон	Obiang Zue Beyeme, J.	ACD
	Ayiliga, A.	D
	Bemengue, S.	D

ГОСУДАРСТВО/ТЕРРИТОРИЯ	ФАМИЛИЯ	УРОВЕНЬ
Гаити	Pierre, J.	CD
	Dumas, L.	D
Гайана	Ramphul, C.	CD
Гамбия	Bass, JR, P.	CD
	Njie, K.	D
Гана	Adumansa-Baddoo, N.	CD
	Kwakwa, K.	CD
	Allotey, S.	ACD
	Akohene, E.	D
Гватемала	Moreno, J.	CD
Гвинея	Camara, A.	CD
	Bah, B.	D
	Villet, P.	D
Гвинея-Бисау	Co, J.	CD
Германия	Dr. Froböse, H.-J.	CD
	Mickler, T.	ACD
	Burlage, T.	D
	Köster, M.	D
	Matthes, H.	D
	Mürl, H.	D
	Nitschke, D.	D
	Schwierczinski, U.	D
Гондурас	Pagoada Figueroa, B.	CD
	Seaman Martinez, G.	D
	Suazo Morazan, A.	D
Греция	Vasilakos, E.	CD
	Dochtsis, D.	D
	Iliou, V.	D
	Marini, A.	D
	Rigas, V.	D
	Sfakianakis, K.	D
	Sourvanos, G.	D
	Tzanetoulea-Zanetoulea-Dimidis, H.	D
Дания	Larsen, K.	CD
	Remmer, N.	ACD
	Veingberg, P.	ACD
	Holdt, J.	D
Демократическая Республика Конго	Nsiye, I.	CD
	Tshumba, M.	ACD
Доминиканская Республика	Rodriguez, L.	CD
	Veras, C.	D
Египет	Farrag, S.	CD
	Kamel, N.	D
Замбия	Kabalika, C.	CD

ГОСУДАРСТВО/ТЕРРИТОРИЯ	ФАМИЛИЯ	УРОВЕНЬ
Зимбабве	Chawota, D. Mlilo, G.	
Индия	Gohain, K. Ramalingam, K. Zaidi, N. Goswami, S. Ram, A.	CD ACD ACD ADV ADV
Индонезия	Tatang, M. Hardono, D. Darwoto, B. Fuschad, M. Haryoto, E. Idrus, I. Martono, A. Nuryadin, R. Sunardi, D. Mala, A.	CD ACD D D D D D D D D ALT
Иордания	Obeidat, S.	CD
Ирак	Blebil, A. Al-Khayat, S.	CD D
Иран, Исламская Республика	Rezaei Niaraky, N. Karimi Majd, F.	CD D
Ирландия	McKay, R.	ACD
Исландия	Palsson, T. Palsson, A. Tomasson, J.	CD D D
Испания	Bautista Perez, M. Rodriguez Gil, L. Adrover, L. Ferreiro, D. Gonzalez, E. Herrero, J. Nogales Chavero, J.	CD ACD D D D D D
Италия	Manera, S. Carrabba, G. Cristiani, F. Marasa, B. Ciancaglioni, P.	CD D D D D ADV
Йемен	Farag, H. Al-Theeb, S. Allmadaghi, M.	CD ACD D
Кабо-Верде	Barbosa, A. Correia, V.	ACD D

ГОСУДАРСТВО/ТЕРРИТОРИЯ	ФАМИЛИЯ	УРОВЕНЬ
Казахстан	Koshanov, Y.	CD
	Shnayder, Z.	D
	Murzalin, Z.	ADV
Камерун	Sama, I.	CD
	Mandeng, S.	D
	Tekou, T.	D
	Tsamo, C.	D
Канада	Preuss, M.	CD
	Dupuis, L.	ACD
	Shuter, R.	ACD
	Chambers, S.	D
	Deshaies, M.	D
	Normoyle, D.	D
	Sherritt, D.	D
	Vineberg, P.	D
	Ouellette, Y.	ADV
Катар	Al-Janahi, I.	CD
Кения	Kuto, C.	CD
	Chocho, T.	D
	Murani, G.	D
Кипр	Leonidou, L.	CD
Китай	Wang, C.	CD
	Chan, W.	D
	Diao, Y.	D
	Fang, J.	D
	Han, J.	D
	Jiang, H.	D
	Li, K.	D
	Li, M.	D
	Liu, S.	D
	Liu, Y.	D
	Lo, N.	D
	Tsang, Y.	D
	Wang, L.	D
	Wong, E.	D
	Wong, P.	D
	Wu, Z.	D
	Xia, X.	D
Zhang, H.	D	
Zhang, Y.	D	
Колумбия	Sanclemente, F.	CD
	Ortiz, J.	ACD
	Bejarano, C.	ADV
	Paez, L.	ADV
	Paris, S.	ADV
Коморские Острова	Anzi Mohamed, S.	CD
Конго	Nzaou, G.	CD

ГОСУДАРСТВО/ТЕРРИТОРИЯ	ФАМИЛИЯ	УРОВЕНЬ
Коста-Рика	Lopez Viquez, V.	CD
	Duran Orozco, A.	D
Кот-д'Ивуар	Abonouan, J.	CD
	Douka, K.	ACD
	Eleferiou, G.	D
Куба	Ojeda Vives, A.	CD
	Silveira Carrazana, A.	ACD
	Castillo De La Paz, J.	D
	Castro Amechazurra, A.	D
	Lopez Falcon, J.	D
	Valdivia Acosta, R.	D
	Calderin Rodriguez, D.	ALT
Кувейт	Alfozan, F.	CD
	Al-Buloushi, N.	ACD
	Al-Enezi, F.	D
Лесото	Moeketsi, K.	CD
Ливан	Chaouk, H.	CD
Ливийская Арабская Джамахирия	El-Mesallati, S.	CD
	Abughres, M.	ACD
Литва	Sumskas, A.	CD
	Paulauskiene, M.	D
Люксембург	Klein, H.	CD
Маврикий	Gungah, A.	CD
Мавритания	Ould Zoueine, M.	CD
Мадагаскар	Randriamahandry, F.	CD
Малайзия	Kok, S.	CD
	Abdul Rahman, A.	D
	Abdul Rahman, Y.	D
	Gunaseelan, V.	D
	Mohamad, N.	D
	Van Lutam, S.	D
Мали	Sanogho, K.	CD
	Traore, K.	ACD
Мальдивы	Razee, M.	CD
Мальта	Sultana, J.	CD
Марокко	Yaalaoui, A.	CD
Маршалловы Острова	Myazoe, S.	CD
Мексика	Lopez Meyer, G.	CD
	Kobeh, R.	ACD
	Mendez Mayora, D.	D

ГОСУДАРСТВО/ТЕРРИТОРИЯ	ФАМИЛИЯ	УРОВЕНЬ
Мозамбик	Samuel, A.	CD
	Pinto, A.	ACD
	Deus, D.	D
Монако	Bayol, H.	CD
Мьянма	Nu, M.	D
Намибия	Mujetenga, B.	CD
Непал	Neupane, R.	CD
	Rawal, M.	D
Нигер	Halidou, M.	CD
Нигерия	Demuren, H.	CD
	Aliu, O.	ACD
	Dare, A.	D
	Tukur, M.	D
	Jallow, M.	ADV
Нидерланды	Kneepkens, J.	CD
	Blaauw, F.	D
	De Jong, M.	D
	Kok, T.	D
	Reed, L.	D
	Van Lieshout, J.	D
	Wilbrink, J.	D
Никарагуа	Watson, O.	CD
Новая Зеландия	Jones, J.	CD
	Douglas, S.	D
Норвегия	Lagarhus, O.	CD
	Lysne, T.	ACD
	Uribarri, E.	D
	Ramfjord, B.	ADV
Объединенная Республика Танзания	Munyagi, M.	CD
	Maugo, M.	D
	Nundu, O.	D
Объединенные Арабские Эмираты	Ghanem AL Ghaith, M.	CD
	Abubaker AL Farea, M.	D
Оман	AL-Amri, M.	CD
	AL-Harthy, A.	D
	AL-Zuwadi, A.	D
Пакистан	Nawaz, P.	CD
	Awan, M.	ACD
Панама	Paredes, T.	CD
	Garcia De Paredes, R.	D
	Sarasqueta Oller, G.	D
Папуа-Новая Гвинея	Sagati, W.	CD

ГОСУДАРСТВО/ТЕРРИТОРИЯ	ФАМИЛИЯ	УРОВЕНЬ
Парагвай	Bittar Navarro, T.	CD
	Rios Rabello, J.	ACD
	Moringo Torres, S.	ADV
Перу	Rivera Perez, L.	CD
	Rodriguez Gallso, R.	ACD
	Gamarra, M.	D
	Munoz Deacon, J.	D
Польша	Mikrut, C.	CD
	Krolikowski, W.	ACD
	Jankowiak, R.	ADV
	Netkowski, W.	ADV
	Porzozynska, E.	ADV
Португалия	Almeida, L.	CD
	Cunha, J.	D
Республика Корея	Chung, S.	CD
	Kim, K.	ACD
	Chang, M.	D
	Kim, G.	D
	Yu, K.	D
Республика Молдова	Vizant, V.	CD
	Costei, E.	ACD
Российская Федерация	Aristov, S.	CD
	Lysenko, I.	ACD
	Ruppel, K.	ACD
	Korsakov, A.	D
	Lobachev, E.	D
	Saleev, V.	D
	Shavlyugin, V.	ADV
Румыния	Andrei, D.	CD
	Cotrut, C.	ACD
Сальвадор	Rodriguez, J.	CD
	Zaghini, R.	D
Саудовская Аравия	Berenji, M.	CD
	Alsalmi, M.	D
	Nagadi, A.	D
	Rashad, A.	D
Свазиленд	Litchfield, D.	CD
Сейшельские Острова	Faure, G.	CD
	Orr, M.	ACD

ГОСУДАРСТВО/ТЕРРИТОРИЯ	ФАМИЛИЯ	УРОВЕНЬ
Сенегал	Bessane, M.	CD
	Mbengue, P.	ACD
	Dieng, M.	D
	Fall, P.	D
	Gueye, B.	D
	Mbaye, A.	D
	Ngom, M.	D
	Sall, S.	D
Сент-Люсия	Wilson, H.	CD
	James, R.	D
Сербия и Черногория	Saranovic, B.	CD
	Potparevic, A.	D
Сингапур	Wong, W.	CD
	Tay, T.	ACD
	Foo, A.	D
	Hoh, M.	D
	Loo, C.	D
	Mohamed Jumari, H.	D
	Tan, Y.	ADV
Сирийская Арабская Республика	Aisa, F.	CD
	Sardini, M.	ACD
	Alkhatib, N.	D
Словакия	Zupanic, F.	CD
Соединенное Королевство	Mcmillan, D.	CD
	Macintyre, I.	D
	Ricketts, P.	D
	Sayce, A.	D
	Smethers, M.	D
	Smith, R.	D
	Zilz, R.	D
Соединенные Штаты Америки	Blakey, M.	CD
	Bliss, D.	ACD
	Sabatini, N.	ACD
	Bogosian, J.	D
	Daniel, M.	D
	Gallegos, R.	D
	Jennison, M.	D
	Maillett, L.	D
	Creamer, S.	ADV
	Mattingley, B.	ADV
	McDermott, S.	ADV
	SERWER, C.	ADV
	Wilson-Hunter, C.	ADV
Соломоновы Острова	MacGregor, W.	CD
Судан	Karim, A.	CD
	Elmagamer, M.	ACD
Суринам	Hanenberg, V.	

ГОСУДАРСТВО/ТЕРРИТОРИЯ	ФАМИЛИЯ	УРОВЕНЬ
Сьерра-Леоне	Gbon'gbor, G.	CD
Таиланд	Theanthanoo, P. Pongthai, S.	CD D
Тимор-Лешти	Cruz, F. Da Silva, R. Domankusic, E.	CD ACD ADV
Того	Latta, D.	CD
Тринидад и Тобаго	Lutchmedial, R.	CD
Тунис	Cherif, M. Dridi, R.	CD ALT
Туркменистан	Charyev, T. Rozyev, A.	CD ADV
Турция	Tozar, B. Calislar, S. Yalcin, H. Bakay, E. Sarigul, G. Aygun, C.	CD ACD D D D ADV
Уганда	Akandonda, A. Opolot, A. Twijuke, J.	CD D D
Узбекистан	Lim, O.	CD
Украина	Marchenko, M. Melnyk, O. Mischenko, V. Sukhopara, M.	CD D D D
Уругвай	Vilardo, J. Olmedo, D. Bianchi, E.	CD ACD D
Фиджи	Waqa, N.	D
Филиппины	Jatico, N.	CD
Финляндия	Salonen, K. Tupamaki, M.	CD D

ГОСУДАРСТВО/ТЕРРИТОРИЯ	ФАМИЛИЯ	УРОВЕНЬ
Франция	Wachenheim, M.	CD
	Chouvet, J.	ACD
	Coffin, M.	ACD
	Arslanian, P.	D
	Bour, J.	D
	Deshais, M.	D
	Jaquard, P.	D
	Lapene, L.	D
	Thirion, G.	D
	Aqallal, A.	ADV
	Iches, M.	ADV
	Olivero, G.	ADV
	Pape, P.	ADV
	Ravelojaona, M.	ADV
	Thebault, B.	ADV
Хорватия	Bilas, P.	CD
	Mrden Korac, V.	D
	Сop, S.	ADV
Центральноафриканская Республика	Lenguendayen, G.	CD
Чад	Guelpina, C.	CD
Чешская Республика	Stolc, J.	CD
	Ploch, J.	ACD
	Mika, L.	D
	Strubl, P.	D
Чили	Rosende, E.	CD
	De La Vega, A.	D
	Gomez, C.	D
	Mena, A.	D
	Miranda, G.	D
	Sepulveda, L.	D
	Yuraszeck, G.	ALT
Швейцария	Cron, R.	CD
	Gschwind, D.	D
	Hunninghaus, R.	D
	Vonlanthen, L.	D
Швеция	Billinger, N.	CD
	Eckerbert, N.	ACD
	Gustavsson, S.	ACD
	Bystrom Moller, L.	D
	Karlsson, K.	D
	Linden, I.	D
Шри-Ланка	Nimalsiri, C.	CD
	Fernando, M.	D
Эквадор	Birkett, W.	CD
Эстония	Kaskel, K.	CD
	Martsenkov, K.	D

ГОСУДАРСТВО/ТЕРРИТОРИЯ	ФАМИЛИЯ	УРОВЕНЬ
Эфиопия	Woldeyohannes, M.	CD
	Belayneh, M.	D
	Meshesha, G.	D
Южная Африка	Mprofu, M.	CD
	Msomi, N.	ACD
	Chakarisa, O.	D
	Lephuthing, F.	D
	Mabaso, L.	D
	Machobane, S.	D
	Marais, P.	D
	Mngomezulu, S.	D
	Morrison, J.	D
	Peege, T.	D
	Matshoba, J.	ADV
	Thakurdin, R.	ADV
Ямайка	Lewis, T.	CD
	Fox, G.	ADV
Япония	Endoh, S.	CD
	Kawakami, M.	ACD
	Kono, H.	ACD
	Fujisaki, A.	D
	Imawaka, Y.	D
	Kudo, M.	D
	Machida, M.	D
	Nakada, T.	D
	Sato, K.	D
	Tanaka, T.	D
	Watanabe, S.	D
ПРОЧИЕ ДЕЛЕГАЦИИ		
ААМАК (Полномочный орган гражданской авиации Африки и Мадагаскара)	Latta, D.	COBS
АРКГА (Арабская комиссия гражданской авиации)	EL Alj, M.	COBS
	Jabbour, A.	OBS
	Lahboubi, A.	OBS
МСА (Международный совет аэропортов)	Aaronson, R.	COBS
	Griffins, R.	OBS
	McGintley, A.	OBS
АКГА (Африканская комиссия гражданской авиации)	Diop, C.	COBS
	Djibo, B.	OBS
	Chingosho, E.	OBS

ГОСУДАРСТВО/ТЕРРИТОРИЯ	ФАМИЛИЯ	УРОВЕНЬ
АСЕКНА (Агенство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре)	Youssof, M.	COBS
	Courbin, J.	OBS
	Marafa, S.	OBS
	Mdiaye, M.	OBS
	Oyougou, P.	OBS
	Sissoko, M.	OBS
	Veillard, A.	OBS
КАНСО (Организация аэронавигационного обслуживания гражданской авиации)	Ter Kuile, L.	COBS
КОСЕСНА (Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию)	Marin, E.	COBS
	Alvarez, F.	OBS
ДПКО (Департамент операций по поддержанию мира)	Divounguy, S.	COBS
	Petrunov, E.	OBS
ЕАСА (Европейское агентство по безопасности полетов)	Goudou, P.	OBS
ЕС (Европейская комиссия)	Calleja, D.	OBS
	Cras, S.	OBS
	Fajardo, J.	OBS
	Fenoulhet, T.	OBS
ЕКГА (Европейская конференция гражданской авиации)	Benjamin, R.	COBS
	Auer, A.	OBS
	Mariadassou, J.	OBS
ЕВРОКОНТРОЛЬ	Aguado, V.	COBS
	Cerasi, E.	OBS
	Paulson, G.	OBS
	Stadler, G.	OBS
	Stasny, P.	OBS
ФБП (Фонд безопасности полетов)	Matthews, S.	OBS
	Stimpson, E.	OBS
МАК (Межгосударственный авиационный комитет)	Filatov, A.	COBS
	Rukhlinskiy, V.	OBS
ИАОПА (Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов)	Sheehan, J.	COBS
	Hofmann, F.	OBS

ГОСУДАРСТВО/ТЕРРИТОРИЯ	ФАМИЛИЯ	УРОВЕНЬ
ИАТА (Международная ассоциация воздушного транспорта)	Bisignani, G.	COBS
	Comber, M.	OBS
	Galibert, D.	OBS
	Gates, C.	OBS
	Heighes-Thiessen, R.	OBS
	Hubble, M.	OBS
	Matschnigg, G.	OBS
	Mawdsley, D.	OBS
	Morgan, P.	OBS
	O'Brien, M.	OBS
	Ryan, F.	OBS
Windmuller, T.	OBS	
МСДА (Международный совет деловой авиации)	Spruston, D.	COBS
	Brown, S.	OBS
	Rohr, R.	OBS
ИККАИА (Международный координационный совет ассоциаций авиационно-космических отраслей промышленности)	Schmitt, C.	COBS
	Atkins, S.	OBS
	Barthelemy, J.	OBS
	Engler, W.	OBS
	Mack, G.	OBS
	Mather, R.	OBS
	Mello, F.	OBS
	Romanowski, M.	OBS
ИФАЛПА	D'Ancey, B.	OBS
	McCarthy, P.	OBS
ИФАТКА	Churchill, D.	COBS
ЛАКГА (Латиноамериканская комиссия гражданской авиации)	Ospina, M.	OBS
	Queiroz, M.	OBS
УЕМАО (Экономический и валютный союз стран Западной Африки)	Akoko, H.	COBS
	Seka, I.	OBS
ООН (Организация Объединенных Наций)	O'Brien, C.	COBS
	Cissoko, A.	OBS
	Dietrich, C.	OBS
	Van Der Westhuizen, V.	OBS
ЮНВТО (Всемирная туристская организация)	Lyle, C.	COBS
ВПП (Всемирная продовольственная программа)	Arroyo, C.	OBS
ВСЕМИРНЫЙ БАНК	Schlumberger, C.	COBS

ПОВЕСТКА ДНЯ КОНФЕРЕНЦИИ И ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ПРИМЕЧАНИЯ

ТЕМА 1. СОСТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ

Мировая авиационная система в своей основе продолжает оставаться безопасной. Тем не менее, существует необходимость дальнейшего повышения уровня безопасности полетов в рамках скоординированных действий всех Договаривающихся государств и авиационной отрасли. Это поможет укрепить веру общественности в безопасность воздушного транспорта, что необходимо для процветания авиационной отрасли.

Вопрос 1.1 Глобальные и региональные тенденции в сфере безопасности полетов

Значительные различия в уровне безопасности полетов в разных регионах, вызовы, связанные с увеличением объемов перевозок и глобализацией отрасли, трудности, с которыми постоянно сталкиваются государства при создании и поддержании эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов, и ограниченный характер системы контроля, основанный исключительно на соблюдении норм, – вот лишь примерный перечень вопросов, которые необходимо рассмотреть для обеспечения дальнейшего улучшения положения в сфере безопасности полетов. Будет представлен обзор существующих тенденций.

Вопрос 1.2 Состояние контроля за обеспечением безопасности полетов

Первоначальные проверки в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УПКБП) в 181 государстве проводились с 1999 по 2001 год. Контрольные проверки были проведены в 162 государствах с 2001 по 2004 год. В настоящее время ИКАО приступила к проверке на системной основе всех положений по безопасности полетов в связанных с безопасностью полетов Приложениях с основным упором на 8 критических элементов систем контроля за обеспечением безопасности полетов в государствах. В результате проводимых ИКАО проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов Договаривающиеся государства и ИКАО многое узнали о состоянии систем контроля за обеспечением безопасности полетов в государствах. При рассмотрении этого вопроса повестки дня будут представлены данные о результатах, наблюдениях и тенденциях.

Вопрос 1.3 Инициативы государств и отрасли

Международное сотрудничество является ключевым элементом в построении более безопасной системы воздушного транспорта и поддержании веры общественности в ее безопасность. Государства и отрасль имеют общую заинтересованность в процветании авиатранспортной системы и предпринимают многочисленные инициативы по повышению уровня безопасности полетов. Вместе с тем нередки случаи, когда такие инициативы приносят единовременные выгоды лишь отдельным государствам или группам государств, дальше которых результаты этой работы не идут. Для достижения оптимальных результатов следует избегать значительного дублирования усилий, неэффективности и случаев непредставления связанных с безопасностью полетов материалов государствам, которым они требуются. При рассмотрении этого вопроса повестки дня будет представлена информация о характере таких инициатив в сфере безопасности полетов.

ТЕМА 2. ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Конференция рассмотрит возможные ответы на вызовы, которые были определены в ходе дискуссии по первой части повестки дня. В центре дискуссии будет вопрос о прозрачности информации о безопасности полетов и обмене такой информацией. Добиться значительного повышения уровня безопасности полетов в рамках существующих нормативных подходов и в условиях ограниченности ресурсов становится все более трудной задачей. Поэтому требуются новые, новаторские подходы.

Вопрос 2.1 Прозрачность информации о безопасности полетов и обмен такой информацией

Прозрачность информации о безопасности полетов и обмен такой информацией относятся к числу основополагающих принципов безопасной системы воздушного транспорта. Необходимо признать, что обмен связанной с безопасностью полетов информацией между Договаривающимися государствами поможет каждому государству эффективно выполнять свои функции в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов. Конференция изучит вопрос о том, что препятствует свободному движению информации о безопасности полетов. Будет также рассмотрен вопрос о необходимости надлежащего информирования отрасли и общественности.

Вопрос 2.2 Управление безопасностью полетов

Соблюдение связанных с безопасностью полетов Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) является краеугольным камнем обеспечения безопасности полетов в международной гражданской авиации. В условиях быстрого развития отрасли и ограниченности ресурсов, которыми располагают полномочные органы контроля, становится все труднее эффективно и действенно использовать подход к управлению безопасностью полетов, основанный исключительно на соблюдении нормативных требований. Представляется необходимым дополнить регламентирующий подход к управлению безопасностью полетов подходом, основанным на производственных показателях. Наглядным примером такого подхода являются системы управления безопасностью полетов (SMS), и с учетом степени зрелости концепции SMS следует содействовать ее внедрению на глобальной основе. В рамках данного пункта участники Конференции обсудят и рекомендуют пути дополнения государствами существующих нормативных подходов к управлению безопасностью полетов подходом, основанным на SMS и базирующимся на производственных показателях. Участники Конференции также обсудят важнейшую связь между регламентирующим органом и эксплуатантом в условиях применения SMS.

Вопрос 2.3 Единая стратегия устранения связанных с безопасностью полетов недостатков

Многим государствам требуется помощь в расширении возможностей контроля за обеспечением безопасности полетов. Единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов, выдвинутая ИКАО в резолюции А35-7 Ассамблеи, преследует цель мобилизации ресурсов ИКАО, сообщества доноров и Договаривающихся государств на укрепление систем контроля за обеспечением безопасности полетов в глобальном масштабе и устранение связанных с безопасностью полетов недостатков на основе технического сотрудничества и принятия обязательств. Единая стратегия ориентирована главным образом на содействие совместным усилиям на региональной и субрегиональной основе, на поиск эффективных решений для оказания государствам помощи в этой области. Конференция будет

стремиться к тому, чтобы государства и отрасль обязались поддерживать создание региональных и субрегиональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов.

Выявленные в ходе УППКБП связанные с безопасностью полетов недостатки будут анализироваться в рамках программы единой стратегии для оказания помощи тем государствам, которые не могут должным образом устранить свои недостатки в области безопасности полетов. В рамках оказания помощи можно определить отдельные государства или группы государств с последующим созданием и использованием региональных или субрегиональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов при поддержке различных заинтересованных сторон. Государства должны быть готовы поддержать такие инициативы по реализации эффективных и действенных мер устранения недостатков в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов. Помощь будет оказываться и по линии Программы технического сотрудничества ИКАО. Так ИКАО способствует устранению выявленных недостатков в области контроля за обеспечением безопасности полетов в ряде государств и соблюдению положений, связанных с безопасностью полетов.

Вопрос 2.4 Взаимное признание

Конференция обсудит аспекты эффективного осуществления принципов взаимного признания согласно Конвенции (статья 16 "*Досмотр воздушных судов*", статья 21 "*Уведомление о регистрации*" и статья 33 "*Признание удостоверений и свидетельств*") и связанным с ней положениям. По данному пункту участники Конференции рассмотрят рекомендации в отношении общих критериев, с помощью которых государства могли бы определять, соблюдаются ли применимые Стандарты и другие условия признания.

Вопрос 2.5 Совершенствование контроля за обеспечением безопасности полетов

Обеспечение и повышение уровня безопасности полетов во многом зависит от способности государств создавать и поддерживать эффективную систему контроля за обеспечением безопасности полетов в отрасли. Необходимо, чтобы развитие системы нормативного контроля за обеспечением безопасности полетов поспевало за ростом отрасли. Повышению эффективности и действенности контроля за обеспечением безопасности полетов способствует проведение ИКАО обязательных проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов. После распространения программы УППКБП на все связанные с безопасностью полетов положения всех связанных с безопасностью полетов Приложений ключом к оптимальному функционированию это Программы является готовность Договаривающихся государств в полном объеме участвовать в проводимых ИКАО проверках на местах и принимать такие проверки.

Если в государстве отмечены значительные недостатки в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов, особенно в областях постоянного надзора и решения проблем безопасности полетов, возрастает опасность того, что уполномоченные таким государством авиаперевозчики не соблюдают обязательных положений о безопасности полетов и что летная годность воздушных судов, зарегистрированных в таком государстве, не поддерживается должным образом. Если недостатки контроля за обеспечением безопасности полетов невозможно устранить в короткие сроки, следует предусмотреть передачу государством эксплуатанта или государством регистрации своих обязанностей в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов другому полномочному органу на основе двустороннего соглашения, которое должно регистрироваться в Совете. Такой подход можно использовать для поддержания уровня безопасности полетов при осуществлении основных международных авиаперевозок до тех пор, пока соответствующее государство не устранит недостатков в системе

контроля за обеспечением безопасности полетов. Этот подход призван удовлетворить потребность народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте и в то же время обеспечить полное уважение прав Договаривающихся государств и справедливые для каждого Договаривающегося государства возможности эксплуатировать международные воздушные линии.

С учетом вышеизложенного Конференция обсудит конкретную роль ИКАО в обеспечении эффективного и стабильного контроля в сфере безопасности полетов и полного соблюдения положений, связанных с безопасностью полетов.

ТЕМА 3. РАСШИРЕНИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ РАМОК

Вопрос 3.1 Рамки безопасности полетов для XXI века

Либерализация, ставшая одной из главных особенностей современной авиации, требует пересмотра взаимоотношений между отраслью и государственными полномочными органами. В условиях расширения либерализации правительства, поставщики обслуживания и авиакомпания всех заинтересованных сторон должны полностью понимать и выполнять свои соответствующие обязательства по осуществлению контроля и выполнению требований в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности. Это особенно важно в тех случаях, когда деятельность авиакомпании предполагает участие нескольких сторон из различных государств или когда местом базирования и эксплуатации воздушного судна является иное государство, чем государство регистрации или государство эксплуатанта данного воздушного судна. Тем не менее независимо от изменений в механизмах экономического регулирования конечная ответственность за обеспечение безопасности полетов и авиационную безопасность остается за государствами. В этом контексте важно обеспечить, чтобы рамки безопасности полетов по-прежнему отвечали меняющимся потребностям международной гражданской авиации.

ГРАФИК РАБОТЫ

ЗАСЕДАНИЕ	ВРЕМЯ	ПОНЕДЕЛЬНИК, 20 МАРТА 2006 Г.	ВТОРНИК, 21 МАРТА 2006 Г.	СРЕДА, 22 МАРТА 2006 Г.
1	с 9:00 до 10:30	<ul style="list-style-type: none"> • Открытие Конференции 1. Состояние безопасности полетов в настоящее время <ul style="list-style-type: none"> 1.1. Глобальные и региональные тенденции в сфере безопасности полетов 1.2. Состояние контроля за обеспечением безопасности полетов 1.3. Инициативы государств и отрасли 	<ul style="list-style-type: none"> 2. Повышение уровня безопасности полетов (продолж.) 2.4. Взаимное признание 	<ul style="list-style-type: none"> • Утверждение выводов и рекомендаций
10:30 – 11:00 ПЕРЕРЫВ НА КОФЕ				
2	с 11:00 до 12:30	<ul style="list-style-type: none"> 2. Повышение уровня безопасности полетов <ul style="list-style-type: none"> 2.1. Транспарентность информации о безопасности полетов и обмен такой информацией 	<ul style="list-style-type: none"> 2.5. Совершенствование контроля за обеспечением безопасности полетов 	<ul style="list-style-type: none"> • Утверждение выводов и рекомендаций (продолж.) • Разное • Закрытие Конференции
12:30 – 14:00 ОБЕДЕННЫЙ ПЕРЕРЫВ				
3	с 14:00 до 15:30	<ul style="list-style-type: none"> 2.2. Управление безопасностью полетов 	<ul style="list-style-type: none"> 2.5. Совершенствование контроля за обеспечением безопасности полетов (продолж.) 	
15:30 – 16:00 ПЕРЕРЫВ НА КОФЕ				
4	с 16:00 до 17:30	<ul style="list-style-type: none"> 2.3. Единая стратегия устранения связанных с безопасностью полетов недостатков 	<ul style="list-style-type: none"> 3. Расширение существующих рамок <ul style="list-style-type: none"> 3.1. Рамки безопасности полетов для XXI века 	
Вечерний график с 18:00 до 20:00		Прием от имени Президента Совета и Генерального секретаря	Прием от имени Канады	

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ДИСКУССИЙ

Открытие Конференции

1. Президент Совета ИКАО д-р Ассад Котайт, выступая в качестве исполняющего обязанности председателя, объявил Конференцию открытой.

Представление сотрудников Секретариата ИКАО

2. Генеральный секретарь д-р Тайеб Шериф представил сотрудников Секретариата ИКАО, которые будут оказывать помощь в работе Конференции.

Выборы председателя Конференции

3. Д-р Котайт был избран председателем Конференции посредством аккламации.

4. Председатель подчеркнул, что на сегодняшний день зарегистрировались делегаты из 124 Договаривающихся государств, а также наблюдатели, представляющие 17 международных организаций, и, таким образом, общее количество участников составляет 460.

Принятие повестки дня и утверждение графика работы

5. Конференция приняла повестку дня, предложенную в добавлении А к документу DGCA/06-WP/1.

6. Конференция также утвердила график работы, представленный в добавлении В к документу DGCA/06-WP/1. Был принят к сведению регламент работы Конференции, предложенный в добавлении С к упомянутому документу.

ВОПРОС 1. СОСТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ

Вопрос 1.1. Глобальные и региональные тенденции в сфере безопасности полетов DGCA/06-WP/2 (и испр. № 1), 11 (и испр. № 1), 18 и 23 Revised DGCA/06-IP/36 и 48

7. Конференции на рассмотрение был представлен документ DGCA/06-WP/2 и исправление № 1. С рассматривавшимся вопросом были также связаны документ WP/11 (Предложение о дальнейшем повышении уровня безопасности полетов во всем мире) и исправление № 1, документ WP/18 (Состояние безопасности полетов в Африке) и документ WP/23 Revised (Подготовка к удовлетворению будущего спроса на воздушные перевозки в регионе Азии/Тихого океана). К данному пункту повестки дня имели отношение также два информационных документа IP/36 и 48.

8. Было отмечено, что документ WP/2 определил направление дискуссий на Конференции. При рассмотрении предложенных действий, приведенных в п. 4 этого документа, было указано, что упомянутый в п. 4.1 b) всеобъемлющий и проактивный подход к безопасности полетов должен являться общим начинанием ИКАО, государств и отрасли. В отношении п. 4.1 c) считалось, что Конференции следует согласиться с тем, что все заинтересованные стороны, включающие государства, отрасль и поставщиков обслуживания, несут ответственность за реализацию такого подхода.

9. Ряд делегатов отметили трудности в области наличия ресурсов, проведения подготовки и организации деятельности, с которыми сталкиваются африканские государства при обеспечении соблюдения положений Приложений к Конвенции.

10. В отношении Программы ИАТА по проведению проверок состояния безопасности полетов (IOSA) было сделано пояснение о том, что она дополняет Универсальную программу ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Председатель согласился с этим, отметив тесное сотрудничество этих двух организаций в проведении проверок. Он подчеркнул, однако, что в конечном счете ответственность за безопасность полетов несут государства.

11. Подводя итоги дискуссии, председатель отметил, что четыре представленных рабочих документа освещают несколько общих вопросов. Один из них, который будет рассмотрен позднее на Конференции (вопрос 2.3), касается региональных и субрегиональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов и преимуществ использования таких организаций. Второй вопрос касается принципа повышения транспарентности, которому посвящен п. 13 постановляющей части резолюции А35-7 Ассамблеи. В отношении выводов, приведенных в документе WP/2, председатель указал, что в них будут включены изменения, предложенные в ходе дискуссии (п. 8 выше).

**Вопрос 1.2. Состояние контроля за обеспечением безопасности полетов
DGCA/06-WP/3
DGCA/06-IP/7 и 32**

12. Конференции на рассмотрение был представлен документ DGCA/06-WP/3 "Состояние контроля за обеспечением безопасности полетов". К данному вопросу имели также отношение два информационных документа (IP/7 и 32). При представлении документа WP/3 до сведения участников была доведена обновленная информация, касающаяся, в частности, предстоящего проведения в рамках комплексного системного подхода проверок в трех государствах, в которых еще не были проведены проверки, предусмотренные Универсальной программой проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП).

13. В ходе дискуссии ряд делегатов осветили проблемы в области безопасности полетов, с которыми сталкиваются их государства, а также принимаемые меры по их решению и требующуюся в связи с этим помощь.

14. Резюмируя обмен мнениями, председатель отметил, что высказанные замечания представляют значительный интерес. Обращая внимание на п. 4 документа WP/3, он предложил государствам, в которых не были проведены проверки ИКАО в рамках УППКБП, государствам, которые не представили планы мероприятий по устранению недостатков, в результате чего в таких государствах нельзя было провести контрольные проверки, а также тем государствам, которые представили планы мероприятий, но в которых по ряду причин отсутствовала возможность провести контрольные проверки, обеспечить всестороннее сотрудничество с ИКАО и принять необходимые меры. Председатель внес предложение, которое было принято, о том, что действия, указанные в п. 5.1 упомянутого документа, будут отражены в выводах и рекомендациях Конференции по данному вопросу. Он отметил, что некоторые вопросы, поднятые в документе WP/3 и поставленные в ходе дискуссии, будут учтены при рассмотрении других соответствующих документов.

**Вопрос 1.3. Инициативы государств и отрасли
DGCA/06-WP/4, 16, 21, 36 и 37
DGCA/06-IP/1 Revised, 7, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 24, 27, 32, 33, 37, 38,
41 (и испр. № 1) и 46**

15. Затем участникам Конференции был представлен на рассмотрение документ DGCA/06-WP/4 "Инициативы государств и отрасли". Данному вопросу были посвящены также 5 рабочих документов (WP/11, 16, 21, 36 и 37), представленных Соединенными Штатами Америки, ИАОПА, 21 государством – членом ЛАКГА и Республикой Корея соответственно. Кроме того, к этому вопросу имели отношение 16 информационных документов (IP/1 Revised, 7, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 24, 27, 32, 33, 37, 38, 41 (и испр. № 1) и 46). В ходе представления документа WP/4 внимание участников Конференции было привлечено к представленному Секретариатом документу IP/1 Revised, который касался "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов во всем мире, разработанной для ИКАО Отраслевой группой по стратегии обеспечения безопасности полетов (ISSG) под руководством ИАТА. Было отмечено, что ИКАО через посредство Аэронавигационной комиссии (АНК) и Совета занимается реализацией этой "дорожной карты".

16. Резюмируя итоги дискуссии, председатель отметил, что было представлено довольно много документов, при рассмотрении которых был высказан ряд весьма конструктивных замечаний. Документ WP/4 получил общую поддержку, при этом было особо подчеркнуто, что ИКАО должна играть координирующую роль в реализации различных многонациональных и региональных инициатив в области обеспечения безопасности полетов. Он поддержал предложение о том, что Конференции следует вновь подтвердить необходимость для ИКАО играть ведущую роль в координации усилий, с тем чтобы позволить государствам-членам в полной мере реализовать потенциал располагаемых и будущих инициатив в области обеспечения безопасности полетов, имея в виду получение от них оптимальной отдачи. Была выражена широкая поддержка упомянутой "дорожной карте" обеспечения безопасности полетов во всем мире.

17. Другой выделенный вопрос касался необходимости того, чтобы ИКАО продолжала внедрение в SARPS и соответствующий инструктивный материал Организации результатов деятельности различных региональных групп, занимающихся безопасностью полетов, а Совет и Договаривающиеся государства ИКАО устранили правовые барьеры и ввели меры защиты применительно к деидентификации источников информации и обмену информацией о полетах воздушных судов и инцидентах, как это предусматривается в п. 4.1 b) и c) документа WP/16, представленного Соединенными Штатами Америки. Было предложено изменить формулировку указанного в п. 5.1 b) документа WP/21, представленного ИАОПА, действия, касающегося, в частности, потенциального негативного влияния на безопасность полетов авиации общего назначения дополнительного регулирования, в целях исключения любого неправильного понимания.

18. Отметив, что еще один вопрос, поставленный ЛАКГА в документе WP/36, касался необходимости для региональных бюро ИКАО предоставлять государствам помощь в устранении недостатков в области обеспечения безопасности полетов, председатель подчеркнул, что региональные бюро полностью объединены с Штаб-квартирой ИКАО и что вся Организация в целом должна оказывать любую необходимую помощь. Упомянув представленный Республикой Корея документ WP/37, касающийся системы отслеживания соблюдения SARPS ИКАО, которая была разработана в этом государстве, он подчеркнул, что выполнение SARPS является непреложным условием безопасности полетов гражданской авиации.

ТЕМА 2. ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**Вопрос 2.1. Транспарентность информации о безопасности полетов и обмен такой информацией
DGCA/06-WP/5 Revised, 11 (и испр. № 1), 22 (и испр. № 1), 23 Revised, 26 (и испр. № 1), 29 (и испр. № 1), 30 Revised, 34, 35 и 39
DGCA/06-IP/24, 26, 34 и 39**

19. Конференции на рассмотрение был представлен документ DGCA/06-WP/5 Revised "Транспарентность информации о безопасности полетов и обмен такой информацией". Данному вопросу были также посвящены документы WP/11 (и исправление № 1), 22 (и исправление № 1), 23 Revised, 26 (и исправление № 1), 29 (и исправление № 1), 30 Revised, 34, 35 и 39, представленные соответствующими авторами. С этим вопросом были также связаны документы IP/24, 26, 34 и 39.

20. Ряд делегатов выразили свою полную поддержку документу DGCA/06-WP/5 Revised, указав при этом, что транспарентность информации и обмен такой информацией будут содействовать повышению безопасности полетов, улучшению предоставления помощи в устранении недостатков, созданию лучшей основы для взаимного признания и формирования доверия общественности и, как следствие этого, будут способствовать устойчивому развитию гражданской авиации.

21. Однако некоторые делегаты считали, что общественность может неправильно толковать информацию о результатах проверок в рамках УППКБП, и это, вместе с риском ненадлежащего использования такой информации, может негативно повлиять на общественное мнение и в результате принесет больше вреда, чем пользы. В этой связи ряд делегатов поддержали мнение о том, что доступ к отчетам УППКБП через защищенный веб-сайт следует предоставить только Договаривающимся государствам. Один делегат отметил, что отчеты о результатах проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, подготовленные в ходе первоначального цикла проверок, могут в настоящее время оказаться устаревшими и, будучи размещенными на веб-сайте ИКАО, могут давать неправильную информацию о состоянии возможностей государства в области осуществления контроля. В этой связи такую информацию следует дополнять последней информацией, предоставляемой соответствующим государством.

22. Было указано, что любое требование к государствам обмениваться информацией о недостатках следует рассматривать в свете их способности быстро устранить такие недостатки. В этой связи делегаты подчеркнули необходимость оказания помощи на региональном и субрегиональном уровнях. Хотя было признано, что уровень транспарентности, вероятно, будет повышаться параллельно с повышением уровней возможностей в области организации контроля, была выражена решительная поддержка тому, что транспарентность информации и обмен информацией всегда имеют важнейшее значение для обеспечения безопасности полетов и формирования доверия пассажиров.

23. Делегаты подчеркнули, что для исключения путаницы или неправильного толкования любая информация, предоставляемая общественности, должна быть стандартизирована, основана на фактах и быть четкой. Кроме того, было высказано предложение о том, что ИКАО необходимо разработать стратегию раскрытия информации. Была выражена определенная поддержка созданию базы данных ИКАО для обеспечения сбора и обобщения информации о безопасности полетов, предоставляемой государствами на добровольной основе. Подчеркивая необходимость для государств иметь доступ к надежной и оперативной информации

о принадлежности и контроле воздушных судов, была также выражена поддержка созданию централизованной системы предоставления информации, предусмотренной статьей 21 Конвенции.

24. Ряд делегатов выразили удовлетворение результатами проведенной до сих пор работы по развитию и реализации положений резолюции А35-17 Ассамблеи и подчеркнули необходимость защиты данных о безопасности полетов. Отвечая на поставленный в этой связи вопрос, председатель указал, что проект инструктивного материала по правовым аспектам защиты информации, получаемой из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, будет вскоре разослан государствам и размещен для ознакомления на веб-сайте ИКАО.

25. Ряд делегатов указали также на необходимость защиты авиационных специалистов, которые предоставляют важнейшую информацию о безопасности полетов. Были рассмотрены основные аспекты "культуры беспристрастности" и проблема конфиденциальности. Ряд делегатов выразили мнение о том, что ИКАО следует провести консультации с государствами при рассмотрении возможностей введения положений, касающихся "культуры беспристрастности".

26. Поводя итоги дискуссии, председатель подчеркнул необходимость проведения работы в рамках Конвенции и в направлении, обозначенном Ассамблеей. В этой связи он сослался на фундаментальные положения, изложенные в статье 44 d) Конвенции, которые признают "потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте", а также на резолюцию А35-7 Ассамблеи, которая признала транспарентность информации и обмен информацией в качестве фундаментальных принципов безопасной системы воздушного транспорта. Обмен информацией о безопасности полетов получил полную поддержку государств. Учитывая сомнения, связанные с предоставлением общественности информации о безопасности полетов, председатель предложил дать государствам максимум два года для предоставления в ИКАО обновленной информации. В то же время государствам было рекомендовано предоставлять общественности имеющуюся у них информацию. В отношении вопроса классификации/оценки выводов УППКБП председатель отметил, что Совет ИКАО будет внимательно изучать данный вопрос. Председатель отметил, что ряд делегатов упоминали документы WP/22 и WP/35, и он указал, что упомянутые в этих документах основные вопросы получат свое отражение.

27. В целом резюме председателя было поддержано. Многие делегаты подтвердили свою постоянную поддержку принципов транспарентности информации и обмена информацией между государствами. Они приветствовали предложенный максимальный двухлетний период для обновления информации, однако целесообразность предоставления общественности информации о безопасности полетов у некоторых по-прежнему вызывала сомнения. Кроме того, один делегат предложил поручить ИКАО разработать систему управления информацией, с тем чтобы определить, каким образом в конце двухлетнего периода такая информация будет предоставляться. Другой делегат отметил, что могут также возникнуть негативные последствия для деятельности бюро путешествий и обеспечения страхования и может возникнуть недобросовестная конкуренция.

28. Ряд делегатов не поддержали задержку с обнародованием информации о безопасности полетов и считали, что для сохранения авторитета ИКАО этот процесс необходимо начать немедленно и завершить до следующей Ассамблеи. Было указано, что раскрытие информации часто выступает в качестве возможности для нуждающихся государств получить помощь и финансирование, и была выражена обеспокоенность тем, что двухлетняя задержка не пойдет на пользу таким государствам.

29. Ряд делегатов выразили обеспокоенность в отношении предложения в документе WP/11, касающегося классификации выводов УППКБП, и было отмечено, что программа проверок безопасности полетов была введена с учетом систем классификации, предусмотренных в некоторых государствах. Предлагая другую точку зрения, один делегат указал, что классификации уже являются соответствующим фактором и что ИКАО было бы целесообразно разработать свою собственную систему. Было указано, что Совет ИКАО дополнительно изучит данный вопрос.

30. Было принято к сведению, что Всемирный банк осуществляет финансирование ряда проектов по развитию авиационной инфраструктуры, и была выражена надежда на то, что такое финансирование будет продолжаться. Кроме того, была выражена надежда на то, что Всемирный банк будет акцентировать свое внимание на региональных инициативах в области повышения безопасности полетов. Применительно к решениям об инвестициях наблюдатель от Всемирного банка подчеркнул, что транспарентность информации и обмен информацией считаются важнейшими факторами. В отношении вопроса, касающегося инвестиций в авиацию, председатель отметил, что Всемирный банк предложил ИКАО публиковать ежегодный доклад о потребностях авиационной инфраструктуры и необходимой помощи.

Вопрос 2.2. Внедрение систем управления безопасностью полетов (СУБП) в государствах DGCA/06-WP/6, 12, 15, 19, 24 Revised, 32 и 38 DGCA/06-IP/2, 3, 4, 8, 9, 20, 21, 22, 23, 30, 43 и 44

31. Конференции на рассмотрение был представлен документ DGCA/06-WP/6 "Внедрение систем управления безопасностью полетов (СУБП) в государствах". Данному вопросу были также посвящены семь рабочих документов (WP/11, 12, 15, 19, 24 Revised, 32 и 38), представленных: Австрией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем; Соединенными Штатами Америки; Канадой; МСДА; африканскими государствами; 21 государством – членом ЛАКГА; МСА и Японией соответственно. Кроме того, к данному вопросу имели отношение 12 информационных документов (IP/2, 3, 4, 8, 9, 20, 21, 22, 23, 30, 43 и 44). При представлении документа WP/6 было отмечено, что экземпляры на английском языке подготовленного ИКАО нового *Руководства по управлению безопасностью полетов* (Дос 9859) распространены среди участников и что это руководство размещено в ICAO-Net. Хотя Дос 9859 в настоящее время имеется только на английском языке, самое позднее к концу мая 2006 года он будет выпущен на всех языках. Была представлена дополнительная информация, касающаяся, в частности, программы курсов подготовки по СУБП на 2006 и 2007 гг., и при этом было указано, что первый такой курс будет проведен в Найроби 15 мая 2006 года. Участникам было предложено уведомить Секретариат о том, считают ли они целесообразным организовать дополнительные курсы и предоставить необходимые ресурсы. Внимание было привлечено к размещенному в вестибюле стенду СУБП, при этом участникам было предложено информировать Секретариат о том, нуждаются ли их государства в проведении подготовки и могут ли они оказать поддержку проведению подготовки. Был сделан обзор других рабочих документов, представленных по данному вопросу, и во всех этих документах выражалась поддержка деятельности Организации, касающаяся внедрения в государствах СУБП, как это указано в документе WP/6.

32. В ходе последующей дискуссии были сделаны многочисленные предложения организовать курсы подготовки по СУБП или обеспечить обучение, предоставить учебные материалы и экспертные консультации. Ряд участников подчеркнули необходимость изменения части II (*Международная авиация общего назначения. Самолеты*) Приложения 6 (*Эксплуатация воздушных судов*), как это предложено в документе WP/19, с целью отражения реального положения дел в авиации общего назначения. Ряд выступивших участников выразили поддержку

предложению, сделанному в документе WP/11, разработать новое приложение, конкретно касающееся процессов обеспечения безопасности полетов. Однако было выражено мнение о том, что вместо этого ИКАО следует разработать подробный инструктивный материал по внедрению СУБП. Несколько участников подчеркнули необходимость разработки специального инструктивного материала для небольших эксплуатантов.

33. Обобщая состоявшийся обмен мнениями, председатель отметил единодушную поддержку документа WP/6 о деятельности ИКАО по обеспечению внедрения СУБП в государствах. Он подчеркнул преимущества, которые будут получены в результате внедрения СУБП, как это показано в документе WP/15. Председатель упомянул замечания наблюдателя от ЕВРОКОНТРОЛЯ, касающиеся предоставления этой организацией экспертных консультаций при проведении ИКАО региональных семинаров и практикумов по СУБП, а также передачи накопленного опыта в области оценки и снижения риска. Касаясь предложения наблюдателя от ЕВРОКОНТРОЛЯ (см. WP/11) и других ораторов, касающегося разработки ИКАО нового приложения, специально посвященного процессам обеспечения безопасности полетов и включающего положения по контролю безопасности полетов, оценке безопасности полетов и управлению безопасностью полетов, председатель отметил, что на последней сессии Совета (177/11) он, выступая в качестве Президента Совета, предложил рассмотреть вопрос о разработке такого приложения, касающегося СУБП и контроля безопасности полетов. В отношении замечаний, высказанных в ходе нынешней дискуссии, о том, что Организации следует вместо этого разработать подробный инструктивный материал по СУБП, имея в виду полностью включить концепцию СУБП в Приложения по мере их изменения с целью приведения к основанному на эффективности деятельности формату, председатель указал, что разработка упомянутого нового приложения и разработка дополнительного инструктивного материала не являются взаимно исключаемыми возможностями. Секретариат и Совет в соответствующие сроки будут рассматривать обе возможности. В отношении вопроса, касающегося необходимости согласования на всемирной основе правил в области обеспечения безопасности полетов, председатель отметил, что Аэронавигационная комиссия занимается таким согласованием. В отношении замечаний, касающихся необходимости дальнейшей разработки инструктивного материала по внедрению СУБП, например специального инструктивного материала для небольших эксплуатантов, он указал, что существующий инструктивный материал будет пересматриваться на постоянной основе и при необходимости будет обновляться в целях дальнейшего содействия внедрению СУБП, которая, как это было подчеркнуто многими ораторами, является важным инструментом повышения безопасности полетов.

Вопрос 2.3. Единая стратегия устранения связанных с безопасностью полетов недостатков DGCA/06-WP/7, 11 (и испр. № 1), 17, 23 Revised, 28 Revised, 29 (и испр. № 1) и 31 Revised DGCA/06-IP/16, 18, 31, 45 и 47

34. Конференции на рассмотрение был представлен документ DGCA/06-WP/7 "Единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов". Данному вопросу были посвящены также шесть рабочих документов (WP/11 (и исправление № 1), 17, 23 Revised, 28 Revised, 29 (и исправление № 1) и 31 Revised), представленных: Австрией, от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членом ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем; Аргентиной, Чили, Египтом, Францией, Индией, Нидерландами, Нигерией и Пакистаном, членами Руководящего органа ММФБП; группой государств Азии/Тихого океана в Совете ИКАО; африканскими государствами; Всемирным банком и 21 государством – членом ЛАКГА соответственно. Кроме того, к данному вопросу имели отношение пять информационных документов (IP/16, 18, 31, 45 и 47). В ходе представления документа WP/7 была проведена

демонстрация разработанного ИКАО веб-сайта для обмена информацией о безопасности полетов (ОИБП).

35. В ходе последовавшей дискуссии была выражена поддержка вопросам, которые касались программы осуществления единой стратегии (ПЕС), хорошо зарекомендовавшей себя программы COSCAP, учреждения региональных и субрегиональных организаций по контролю за безопасностью полетов (РСОКБП) и разработанной ИКАО технологии обмена информацией о безопасности полетов (ОИБП) и которые были рассмотрены в документе WP/7. Было признано важное значение координации оказания государствам помощи в рамках ПЕС. Такая координация будет обеспечивать предоставление оптимальной помощи в необходимых случаях. Отмечалось, что ИКАО является оптимальным органом для координации обмена информацией по линии ОИБП. Было предложено включить в ОИБП список сертификатов международных эксплуатантов (АОС). Считалось, что РСОКБП будут для государств полезным механизмом выполнения их обязательств в области контроля за обеспечением безопасности полетов, и была отмечена необходимость учета существующих региональных структур.

36. Был рассмотрен также ряд других вопросов, в том числе о роли отраслевых структур и таких финансовых учреждений, как Всемирный банк, в финансировании связанных с безопасностью полетов проектов. Высказывались различные мнения в отношении Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП). Некоторые делегаты указали, что ММФБП является полезным финансовым механизмом и его следует развивать. Другие подчеркнули, что этот механизм должен оставаться независимым, с тем чтобы не влиять на ресурсы ИКАО. Были выражены оговорки, касающиеся предложения в отношении более децентрализованного регионального подхода к проведению проверок; было отмечено, что, как это подчеркнула Ассамблея, проверки должны проводиться на глобальной основе. Последний поднятый вопрос касался важности автономии администраций гражданской авиации для успешного осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов.

37. Подводя итоги дискуссии, председатель подчеркнул, что представленные предложения и результаты дискуссии, касающиеся ПЕС, отвечают духу резолюции A35-7 Ассамблеи. Он отметил полную поддержку на Конференции всех действий, предложенных в п. 6.1 документа WP/7. Председатель предложил следующие дополнительные действия: основываясь на п. 14 постановляющей части резолюции A35-7, предложить Конференции рекомендовать государствам содействовать дальнейшему развитию региональных и субрегиональных организаций в целях расширения возможностей контроля за обеспечением безопасности полетов; основываясь на документе WP/11, рекомендовать ИКАО призвать государства расширять сотрудничество на двусторонней основе и на региональном уровне по созданию соответствующих механизмов выполнения своих обязательств, вытекающих из Чикагской конвенции, в частности, в тех случаях, когда они не считают возможным или целесообразным выделять необходимые людские, технические и финансовые ресурсы для надлежащего осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов; основываясь на п. 12 постановляющей части резолюции A35-7 и документе WP/11, рекомендовать ИКАО повысить эффективность инструментов оказания технической помощи, включая ММФБП, а также улучшить координацию работ с привлечением своих региональных бюро, с тем чтобы обеспечить более эффективную техническую поддержку; основываясь на резолюции A35-7 и документе WP/11, рекомендовать ИКАО адаптировать свои методы работы, с тем чтобы обеспечить полное задействование в своей технической работе региональных организаций, отвечающих за осуществление контроля за безопасностью полетов. Кроме того, председатель предложил добавить одно действие, подчеркивающее важность автономии администраций гражданской авиации, и в этой связи он призвал государства в кратчайшие по возможности сроки принять соответствующие меры законодательного характера.

**Вопрос 2.4. Взаимное признание
DGCA/06-WP/8, 13 и 27**

38. Конференции на рассмотрение был представлен документ DGCA/06-WP/8 "Взаимное признание". Данному вопросу были также посвящены документы WP/13 и WP/27, представленные соответственно Соединенными Штатами Америки и африканскими государствами.

39. В целом была выражена поддержка действиям, предложенным в документе WP/8. Ряд делегатов обратили внимание на возрастающую обеспокоенность относительно использования удобных флагов в авиации, что ставит под угрозу безопасность воздушного транспорта. Была отмечена необходимость усиления государствами контроля за обеспечением безопасности полетов как при выполнении внутренних, так и международных полетов. В этой связи была признана целесообразность разработки положений и инструктивного материала, призванных оказать помощь в осуществлении надзора за полетами иностранных воздушных судов.

40. Подводя итог дискуссии, председатель отметил поддержку, высказанную в отношении положений п. 4.1 документа WP/8. Он внес предложение о включении следующих действий: государствам следует ввести эксплуатационные правила в отношении иностранных авиаперевозчиков в соответствии с Конвенцией, разработать программу контроля за деятельностью иностранных перевозчиков и предпринимать действия в тех случаях, когда возникает обеспокоенность относительно безопасности полетов. Основываясь на согласованных действиях, председатель высказал рекомендацию относительно включения в двусторонние соглашения между государствами статьи о безопасности полетов. Кроме того, следует в максимально короткие сроки разработать положения и инструктивный материал по вопросу осуществления надзора за полетами иностранных воздушных судов.

41. В заключение председатель отметил, что выполнение статьи 33 (Признание удостоверений и свидетельств) Чикагской конвенции является одним из основных элементов обеспечения безопасности полетов и что оно основано на доверии. Однако в основе этого доверия лежит понимание того, что требования, в соответствии с которыми удостоверения или свидетельства выданы или признаны действительными, "соответствуют минимальным стандартам, которые время от времени могут устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией, или превышают их", как предусмотрено статьей 33.

**Вопрос 2.5. Совершенствование контроля за обеспечением безопасности полетов
DGCA/06-WP/9, 11 (и испр. № 1), 14 Revised, 25, 28 Revised, 33 и 35
DGCA/06-IP/5, 6, 19 и 42**

42. Для рассмотрения на Конференции был представлен документ DGCA/06-WP/9. Вопросы совершенствования контроля за обеспечением безопасности полетов также затрагиваются в документах WP/11 (Предложения о дальнейшем повышении уровня безопасности полетов во всем мире), WP/14 (Обязательства государств по организации контроля за обеспечением безопасности полетов), WP/25 (Разработка региональных решений в области безопасности полетов), WP/28 (Выполнение обязательств государств: сотрудничество между государствами: необходимость повышения уровня безопасности полетов), WP/33 (Повышение уровня безопасности полетов благодаря единой стратегии ИКАО и транспарентности) и WP/35 (Повышение уровня безопасности полетов).

43. Участники Конференции рассмотрели содержащееся в документе WP/9 предложение о создании команды международных инспекторов по безопасности полетов и других

экспертов по контролю за обеспечением безопасности полетов, предоставляемых государствами и другими заинтересованными сторонами. Было высказано общее мнение о необходимости более детального рассмотрения этого вопроса с учетом, в частности, производственных, юридических и финансовых аспектов.

44. При обсуждении вопроса о роли региональных организаций в процессе проведения проверок, затронутого в документе WP/11, было отмечено, что в основу осуществляемого ИКАО процесса УППКБП положен принцип универсальности, в соответствии с которым во всех государствах применяется единая методика проверок. В этой связи необходимо внимательно рассмотреть последствия участия региональных организаций в процессе проверок. Другим вопросом, требующим рассмотрения, является классификация результатов проверок в рамках УППКБП. Участники выступили за дальнейшее изучение этой идеи, однако высказывались и возражения.

45. В связи с вопросом о распределении ответственности за контроль за обеспечением безопасности полетов между государством регистрации и государством эксплуатанта участники признали наличие проблемы непрерывности контроля за деятельностью авиакомпаний, затронув также вопрос об ответственности авиационных полномочных органов в таких ситуациях.

46. Подводя итоги дискуссии, председатель отметил, что положения п. 6.1 документа WP/9 получили полную поддержку участников. Он подчеркнул, что вопросы выделения финансовых средств на программу единой стратегии и оказание прямой помощи государствам будут обсуждаться Советом ИКАО в рамках рассмотрения бюджета по программам на следующее трехлетие. Было предложено учесть аспекты организации программы оперативной помощи, затронутые в п. 3.12 документа WP/28, при рассмотрении вопросов оказания прямой помощи государствам с помощью группы международных инспекторов по безопасности полетов и других специалистов по контролю за обеспечением безопасности полетов. Председатель обратил внимание на п. 6.1 f) документа WP/11, в котором Совету настоятельно рекомендуется осуществлять свои обязательные функции, зафиксированные в статьях 54 j) и k) Чикагской конвенции. Он напомнил, что Совет разработал процедуру в связи со статьей 54 j), которую можно использовать после проведения детального расследования выявленных случаев. При возникновении таких случаев информация о них доводится до сведения Договаривающихся государств.

ТЕМА 3. РАСШИРЕНИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ РАМОК

Вопрос 3.1. Рамки безопасности полетов для XXI века DGCA/06-WP/10, 11 (и испр. № 1), 17, 20 и 31 Revised DGCA/06-IP/10 и 35

47. Конференции на рассмотрение был представлен документ DGCA/06-WP/10 "Рамки обеспечения безопасности полетов в XXI столетии". Данному вопросу были также посвящены 4 рабочих документа (WP/11 (и исправление № 1), 17, 20 и 31 Revised), представленные: Австрией, от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем; членами Руководящего органа ММФБП; Всемирной туристской организацией и 21 государством – членом ЛАКГА соответственно. Кроме того, к данному вопросу имели отношение 2 информационных документа (IP/10 и 35).

48. Была отмечена общая поддержка рекомендаций, предложенных в документе DGCA/06-WP/10. Было признано, что определение термина "государство эксплуатанта" следует

рассматривать в свете существующих на сегодня коммерческих соглашений и методов организации деятельности, и, в частности, необходимо пересмотреть значение термина "основное место деятельности" с учетом того, где осуществляется эксплуатационный контроль.

49. Затем участники Конференции обменялись мнениями в отношении совершенствования структуры ИКАО, предусмотренной Конвенцией, в целях обеспечения ее соответствия будущим вызовам. Были рассмотрены возможные преимущества и недостатки расширения существующих организационных рамок с целью включения возможностей обеспечения соблюдения требований и независимой инспекции. Были приняты к сведению мнения о том, что развитие культуры обеспечения безопасности полетов во всем мире должно являться неотъемлемой особенностью всех будущих инициатив в области обеспечения безопасности полетов и что глобальный реестр данных СЭ представляет собой идею, достойную дальнейшего изучения.

50. Обобщая результаты дискуссий, председатель констатировал, что делегаты одобрили рекомендации, приведенные в документе DGCA/06-WP/10. Кроме того, он отметил, что в документе DGCA/06-WP/11 предложены рекомендации, касающиеся разработки и оценки SARPS. Эти рекомендации нацелены, в частности, на оценку влияния будущих SARPS на отрасль и другие стороны, обеспечение более систематического использования рекомендаций, подготовленных органами расследования авиационных происшествий, определение критически важных SARPS и разработку новых SARPS, отражающих аспекты управления безопасностью полетов и контроля за обеспечением безопасности полетов. Он согласился с выраженным мнением о том, что следует учитывать уроки из опыта Международной морской организации, являющейся родственной ИКАО организацией, касающиеся вопроса "удобного флага".

51. Председатель отметил, что XXI столетие ознаменовало наступление эры глобализации, последствия которой будут ощущаться не только в авиационном сообществе, но и в экономической, культурной и социальной сферах. Он указал, что, хотя глобализация получила широкую поддержку как возможность повысить безопасность полетов и расширить воздушные перевозки, представляется важным продолжать защищать права всех, кто вовлечен в деятельность гражданской авиации.

52. Председатель поблагодарил участников Конференции за сотрудничество и напряженную работу, которая была посвящена будущему авиации XXI столетия.

Прочие вопросы

53. Один делегат представил обзор состояния гражданской авиации в своем государстве.

54. В ответе на вопрос одного из участников, касающийся инструктивного материала по оказанию ГДГА помощи в планировании мер, которые следует предпринять в случае эпидемии птичьего гриппа, Конференция была информирована о том, что по данному вопросу подготовлена краткая информация, которая будет предоставлена делегатам.

55. Генеральный секретарь информировал участников Конференции о том, что, учитывая важность внедрения СУБП для обеспечения безопасности полетов, электронную версию подготовленного ИКАО *Руководства по управлению безопасностью полетов* (Doc 9859) можно бесплатно загрузить из открытого веб-сайта ИКАО, а за номинальную стоимость приобрести печатный экземпляр.

Принятие выводов и рекомендаций

56. Конференция рассмотрела выводы и рекомендации, представленные в документах DGCA/06-WP/40–46, которые были приняты с учетом внесенных поправок.

ТЕМА 1. СОСТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ**Вопросы 1.1. Глобальные и региональные тенденции в сфере безопасности полетов
1.2. Состояние контроля за обеспечением безопасности полетов
1.3. Инициативы государств и отрасли
DGCA/06-WP/40**

57. Несколько изменений были внесены в рекомендации в пп. 2.1 а), b) и c).

ТЕМА 2. ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**Вопрос 2.1. Транспарентность информации о безопасности полетов и обмен такой информацией
DGCA/06-WP/41**

58. Помимо изменений, внесенных в вывод в п. 1.1 b) 1), был добавлен новый подпункт 1.1 b) 3) о предоставлении населению информации о безопасности полетов. В разделе рекомендаций было внесено несколько изменений в пп. 2.1 а), b) и c) и добавлены новые рекомендации в отношении продолжения практики обмена информацией о результатах проверок в рамках всеобъемлющего системного подхода, а также полной транспарентности как одного из средств привлечения государств и доноров к оказанию оперативной и эффективной помощи в устранении недостатков в сфере надзора за обеспечением безопасности полетов.

**Вопрос 2.2. Управление безопасностью полетов
DGCA/06-WP/42**

59. В разделе выводов было внесено несколько изменений в пп. 1.1 а) 3), b) и c). В дополнение к изменениям в рекомендациях в п. 2.1 был включен новый подпункт 2.1 c), касающийся работы ИКАО по обновлению части II Приложения 6. Кроме того, добавлено новое редакционное примечание в подпункте 2.1 b).

**Вопрос 2.3. Единая стратегия устранения связанных с безопасностью полетов недостатков
DGCA/06-WP/43**

60. Было также внесено несколько изменений в рекомендации в п. 2.1; в частности, в подпункте а) 7) подчеркнута необходимость демонстрации государствами политической воли для устранения связанных с безопасностью полетов недостатков.

**Вопрос 2.4. Взаимное признание
DGCA/06-WP/44**

61. Помимо незначительных поправок в выводах в п. 1.1, был добавлен новый подпункт 1.1 b) 3), посвященный использованию практики "удобных флагов", незаконным операциям и преступной деятельности, затрагивающей безопасность полетов гражданской авиации.

62. Были добавлены две рекомендации: одна по проблеме "удобных флагов" и незаконных операций, а вторая относительно процесса консультаций между государствами и заинтересованными сторонами до введения одностороннего запрета на полеты. Были также внесены незначительные изменения в несколько существующих рекомендаций в п. 2.1.

**Вопрос 2.5. Совершенствование контроля за обеспечением безопасности полетов
DGCA/06-WP/45**

63. Выводы и рекомендации были приняты в том виде, в каком они представлены в документе DGCA/06-WP/45.

ТЕМА 3. РАСШИРЕНИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ РАМОК**Вопрос 3.1. Рамки безопасности полетов для XXI века
DGCA/06-WP/46**

64. В п. 1.1 был добавлен новый вывод о необходимости мобилизации ресурсов финансовых учреждений и доноров для оказания помощи в повышении уровня безопасности полетов гражданской авиации.

65. В дополнение к изменениям существующих рекомендаций и редакционного примечания в п. 2.1 были включены две новые рекомендации, касающиеся активизации работы ИКАО по прогнозированию будущих процессов эволюции в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов с учетом глобализации международной гражданской авиации и возможности разработки нового приложения по вопросам контроля за обеспечением безопасности полетов, оценки безопасности полетов и управления безопасностью полетов.

Декларация

66. Конференция рассмотрела проект декларации, представленный в документе DGCA/06-WP/47, который был принят с учетом внесенных поправок.

67. В декларацию было внесено несколько изменений, включая два новых пункта преамбулы относительно признания удостоверений и свидетельств других государств и роли ИКАО в урегулировании споров.

68. Были также добавлены три пункта постановляющей части по следующим вопросам: формирование культуры непредвзятости, признание удостоверений и свидетельств других государств и необходимость демонстрации государствами политической воли к устранению недостатков, связанных с безопасностью полетов в авиации.

Выражение признательности

69. Завершив рассмотрение выводов, рекомендаций и деклараций Конференции, ее участники передали председателю полномочия на утверждение краткого изложения дискуссий.

70. Делегаты Венгрии, Канады, Мексики, Пакистана, Саудовской Аравии и Эфиопии, а также наблюдатель от АКГА выразили признательность председателю за мудрое руководство Конференцией, особо отметив при этом его многолетнюю службу на благо ИКАО и сообщество международной гражданской авиации. Были также высказаны слова благодарности в адрес Генерального секретаря и Секретариата за проделанную работу, а также правительства Канады и города Монреаля за проявленное гостеприимство.

71. Председатель поблагодарил делегатов за сотрудничество и помощь в ходе работы Конференции, а также в течение его многолетней работы в ИКАО.

ДЕКЛАРАЦИЯ

Принимая во внимание, что Конвенция о международной гражданской авиации и Приложения к ней определяют основные рамки, необходимые для удовлетворения потребностей в сфере безопасности полетов глобальной авиационной системы,

принимая во внимание, что генеральные директора гражданской авиации несут коллективную ответственность за безопасность полетов международной гражданской авиации,

признавая, что рамки безопасности полетов должны в полной мере использоваться всеми заинтересованными сторонами и непрерывно совершенствоваться для обеспечения их постоянной эффективности и действенности в меняющихся нормативных, экономических и технических условиях XXI столетия,

напоминая, что транспарентность информации о безопасности полетов и обмен такой информацией относятся к числу основополагающих принципов безопасной системы воздушного транспорта,

напоминая, что вопросы признания действительными удостоверений и свидетельств других государств регулируются статьей 33 Конвенции и применимыми Стандартами,

напоминая о роли ИКАО в урегулировании споров,

признавая, что взаимное доверие между государствами, а также уверенность общественности в безопасности воздушных перевозок зависят от доступа к адекватной информации о безопасности полетов,

признавая, что ответственность за безопасность полетов носит солидарный характер и что повышение уровня безопасности полетов во всем мире возможно лишь при условии лидирующей роли ИКАО и сотрудничества, взаимодействия и согласованных усилий всех заинтересованных сторон,

признавая, что дальнейшее повышение уровня безопасности полетов в авиации на национальном и международном уровнях требует согласованных и инициативных подходов, позволяющих выявлять факторы риска в сфере безопасности полетов и управлять этими факторами,

генеральные директора гражданской авиации:

1. *обязуются* укреплять рамки безопасности полетов авиации во всем мире посредством:
 - a) скорейшего обеспечения обмена соответствующей связанной с безопасностью полетов информацией между государствами, другими заинтересованными сторонами в авиации и населением, включая обнародование информации о результатах соответствующих проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов как можно скорее, но в любом случае не позднее 23 марта 2008 года;
 - b) осуществления надзора за безопасностью полетов своих эксплуатантов в полном соответствии с применимыми SARPS, контроля за тем, чтобы иностранные эксплуатанты, выполняющие полеты над их территорией, имели надлежащий надзор со стороны своих

государственных ведомств, и предприятия надлежащих действий, когда это необходимо для обеспечения безопасности полетов;

- c) скорейшего внедрения систем управления безопасностью полетов в авиационной отрасли в дополнение к существующим рамкам регулирования;
- d) разработки эффективных вариантов решения проблем безопасности полетов, включая создание или укрепление региональных и субрегиональных организаций и инициатив по контролю за обеспечением безопасности полетов;
- e) формирования культуры непредвзятости;

Конференция:

2. *призывает* государства при решении вопроса о признании действительными удостоверений и свидетельств других государств руководствоваться исключительно соображениями безопасности полетов, а не получением экономической выгоды;

3. *призывает* государства, ИКАО, отраслевые структуры и организации-доноры направлять ресурсы на разработку эффективных решений в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов;

4. *призывает* государства, ИКАО и отраслевые структуры поддерживать скоординированное внедрение систем управления безопасностью полетов;

5. *призывает* ИКАО:

- a) разработать и активно поддерживать механизмы обмена информацией, обеспечивающие беспрепятственное движение информации о безопасности полетов между всеми заинтересованными сторонами в авиации;
- b) разработать к июню 2006 года стратегию эффективного доведения до сведения общественности информации о безопасности полетов;
- c) разработать механизм предоставления информации о регистрации и эксплуатантах воздушных судов согласно статье 21 Конвенции;
- d) разработать принципы и процедуры установления соответствия условий признания действительными удостоверений и свидетельств требованиям статьи 33 Конвенции;
- e) изучить возможность разработки нового приложения по вопросам контроля за обеспечением безопасности полетов, оценки безопасности полетов и управления безопасностью полетов;

6. *призывает* государства продемонстрировать политическую волю к устранению недостатков, связанных с безопасностью полетов в авиации, включая создание при необходимости автономных ведомств гражданской авиации, наделенных надлежащими полномочиями и должным образом финансируемых для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов;

7. *призывает* государства и отраслевые структуры тщательно координировать с ИКАО осуществление своих инициатив в сфере безопасности полетов в целях извлечения оптимальных выгод для безопасности полетов мировой авиации и во избежание дублирования усилий.

ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Тема	1. Состояние безопасности полетов в настоящее время
Вопросы	1.1. Глобальные и региональные тенденции в сфере безопасности полетов
	1.2. Состояние контроля за обеспечением безопасности полетов
	1.3. Инициативы государств и отрасли

1. ВЫВОД 1/1

1.1 Конференция согласовала следующие выводы:

а) *Безопасность полетов*

Несмотря на то, что воздушные перевозки являются весьма безопасным видом транспорта, необходимо стремиться к дальнейшему сокращению количества авиационных происшествий, и прежде всего происшествий с человеческими жертвами, с тем чтобы не подрывать уверенность населения в безопасности мировой системы воздушного транспорта.

б) *Контроль за обеспечением безопасности полетов:*

1) первый цикл проверок в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) показал, что большинство Договаривающихся государств ИКАО добились прогресса в совершенствовании системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Вместе с тем несколько государств до сих пор не располагают возможностями для надлежащего осуществления своих обязанностей в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов, причем нет уверенности в том, что некоторые из них когда-либо будут иметь людские и финансовые ресурсы и осуществлять объемы деятельности, необходимые для функционирования независимой системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Поэтому следует популяризировать такие подходы, как создание региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов, что позволит государствам сообща использовать ресурсы, необходимые для выполнения ими своих обязательств в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов;

2) вызывает беспокойство тот факт, что несколько государств до сих пор не представили своих планов мероприятий или информации о ходе выполнения планов мероприятий. Этим государствам следует в полной мере сотрудничать с ИКАО и предпринять требуемые действия.

с) *Инициативы государств и отрасли:*

1) с удовлетворением отмечаются многочисленные инициативы государств и отрасли по повышению уровня безопасности полетов. Участники Конференции с интересом ознакомились с информацией об инициативах

различных региональных групп по безопасности полетов (CAST, PAAST, JSSI, ASET, NARAST, SARAST и SEARAST), а также о различных отраслевых мероприятиях (например, осуществляемая ИАТА программа IOSA, программа IS-BAO по линии МСДА, а также разработанная в Республике Корея программа оказания помощи в мониторинге соблюдения SARPS). Конференция также отметила, что данные о безопасности полетов, собираемые в рамках таких инициатив, могут оказать государствам большую помощь при разработке или осуществлении деятельности в области контроля за обеспечением безопасности полетов или проведении мероприятий в сфере безопасности полетов;

- 2) инициативы государств или отрасли по повышению уровня безопасности полетов являются полезными и эффективными, однако их потенциал не всегда реализуется в полной мере из-за отсутствия приоритизации, дублирования усилий и недостатков в сфере коммуникации. Существует опасность того, что полученные уроки, найденные в различных странах решения и связанные с ними информация, процедуры и методы не будут использованы таким образом, чтобы обеспечивалась возможность получения преимуществ всеми. В этой связи Конференция приветствует разработку отраслевыми структурами по просьбе ИКАО "дорожной карты" безопасности полетов во всем мире, которая будет взята ИКАО за основу при формулировании глобальных рамок координации политики и инициатив в сфере безопасности полетов;
- 3) в тех случаях, когда новые инициативы ведут к дополнительному регулированию, по предлагаемым нормам необходимо проводить оценку факторов риска и анализ экономической эффективности для установления их адекватности;
- 4) ИКАО следует анализировать рекомендации различных региональных групп по безопасности полетов и оценивать их на предмет включения отдельных аспектов в SARPS и инструктивный материал ИКАО;
- 5) Конференция также вновь подтвердила центральную роль ИКАО в обеспечении необходимой координации усилий по широкому диапазону задач, решаемых с участием государств и отрасли.

2. РЕКОМЕНДАЦИЯ 1/1

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

а) *Безопасность полетов*

Дальнейшие усилия по повышению уровня безопасности полетов и сокращению количества авиапроисшествий, катастроф с человеческими жертвами и числа погибших должны и впредь пользоваться наивысшим приоритетом для ИКАО и требовать принятия комплексных и инициативных подходов в рамках координации действий ИКАО, государств, отраслевых структур и поставщиков обслуживания.

b) *Контроль за обеспечением безопасности полетов*

Надлежащий контроль за обеспечением безопасности полетов со стороны государств является одним из основополагающих принципов безопасности полетов в авиации. В связи с тем, что некоторые государства продолжают сталкиваться с трудностями и нуждаются в помощи, ИКАО, государствам, отрасли и организациям-донорам следует направлять ресурсы на выработку эффективных решений в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов.

c) *Инициативы государств и отрасли*

ИКАО в сотрудничестве со всеми государствами и другими заинтересованными сторонами следует продолжать разработку комплексного подхода к инициативам в сфере безопасности полетов на основе "дорожной карты" безопасности полетов во всем мире, которая определит глобальные рамки координации политики и инициатив в сфере безопасности полетов.

ТЕМА 2. ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Вопрос 2.1. Транспарентность информации о безопасности полетов и обмен такой информацией

1. ВЫВОД 2/1

1.1 Конференция согласовала следующие выводы:

a) *Доступ государств и отрасли к информации и помощи:*

- 1) транспарентность относится к числу основополагающих принципов безопасности полетов в авиации. Всем Договаривающимся государствам и заинтересованным сторонам следует сотрудничать в обеспечении доступа к информации, необходимой для надлежащего управления безопасностью полетов. Дальнейшее повышение уровня безопасности полетов требует более активного обмена информацией о безопасности полетов Договаривающимися государствами, ИКАО и всеми заинтересованными сторонами в гражданской авиации;
- 2) обмен информацией между Договаривающимися государствами является важным элементом поддержания взаимного доверия;
- 3) проведение государством политики транспарентности в отношении контроля за обеспечением безопасности полетов является свидетельством того, что это государство признает любые недостатки, которые могут иметься, и это должно стимулировать предоставление ему помощи другими государствами и донорами.

b) *Доступ населения к информации:*

- 1) население должно иметь возможность ознакомиться с информацией, необходимой для принятия информированного решения относительно безопасности воздушного транспорта, включая информацию по итогам проверки организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Однако некоторым государствам потребуется время для внесения в свою систему коррективов, которые позволят предоставлять информацию о проверках широкой публике;
- 2) ИКАО следует принять стратегию эффективного обнародования информации о безопасности полетов на основе отчетов о проверках в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Такая информация должна использоваться только для целей обеспечения безопасности полетов;
- 3) Конференция признает, что разрабатываемый ИКАО процесс предоставления населению информации о безопасности полетов является адекватным.

c) *Выполнение статьи 21 Конвенции*

Каждое Договаривающееся государство должно иметь доступ к надежной и оперативной информации о регистрации, принадлежности и контроле воздушных судов, обычно занятых в международной навигации.

d) *Транспарентность информации о летной годности и обмен такой информацией:*

- 1) создание централизованной базы данных с целью содействия своевременному обмену информацией о летной годности воздушных судов, выполняющих международные коммерческие воздушные перевозки, станет одним из средств повышения уровня безопасности полетов;
- 2) сообщение данных о летной годности и обмен такой информацией между государствами разработчика и регистрации необходимы для обеспечения безопасности полетов.

2. РЕКОМЕНДАЦИЯ 2/1

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

a) *Доступ государств и отрасли к информации и помощи:*

- 1) следует продолжать практику открытого обмена Договаривающимися государствами информацией о результатах проверок, проводимых в рамках всеобъемлющего системного подхода;
- 2) Совету следует содействовать созданию в Договаривающихся государствах систем отчетности, основанных на "культуре непредвзятости", в целях

обмена информацией о происшествиях, инцидентах и другими связанными с безопасностью полетов данными. "Культура непредвзятости" должна создавать условия, в которых поощряется и приветствуется обмен информацией;

- 3) государствам следует обеспечивать полную прозрачность, с тем чтобы другие государства и доноры могли оказывать более оперативное и эффективное содействие в устранении недостатков в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов;
- 4) Совету следует рассмотреть вопрос о подготовке ежегодных докладов об инфраструктуре авиации и необходимости ее совершенствования для оказания помощи донорам в распределении требуемой поддержки среди Договаривающихся государств.

b) *Доступ населения к информации:*

- 1) государствам настоятельно рекомендуется давать согласие на оперативную публикацию ИКАО итогов первоначальных или контрольных проверок контроля за обеспечением безопасности полетов в формате, представленном в документе DGCA/06-IP/39. Государства могут также давать согласие на публикацию ИКАО окончательных отчетов о проверке организации контроля за обеспечением безопасности полетов на начальном цикле проверок;
- 2) государствам, осуществляющим обмен полученной по линии ИКАО информацией об организации контроля за обеспечением безопасности полетов, следует давать возможность представить собственные замечания относительно прогресса, достигнутого после проведения проверки, в том разделе веб-сайта ИКАО, который посвящен информации о проверках;
- 3) Совету в мае – июне 2006 года следует разработать текущий процесс предания гласности соответствующей информации о проверках организации контроля за обеспечением безопасности полетов, проведенных в рамках всеобъемлющего системного подхода;
- 4) до разработки процесса, предложенного выше в п. iii), государствам следует уполномочить ИКАО на публикацию для широкой публики соответствующей информации о проверках организации контроля за обеспечением безопасности полетов, проводимых в рамках всеобъемлющего системного подхода. Согласие на обнародование такой информации будет фиксироваться на специальном бланке;
- 5) Совету следует разработать систему оценки и классификации результатов УППКБП по основным элементам системы контроля за обеспечением безопасности полетов с целью оценки потенциальных возможностей отдельных Договаривающихся государств в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов (без категоризации или классификации государств) и представить доклад Ассамблее в 2007 году;

- б) Договаривающимся государствам следует дать свое согласие на публикацию соответствующей информации как можно скорее и в любом случае не позднее 23 марта 2008 года. После этого ИКАО выпустит пресс-релиз с указанием тех государств, которые не санкционировали опубликование результатов проведенных у них проверок, и разместит эту информацию на открытом веб-сайте. Доклад о ходе работы следует представлять Совету на каждой сессии и Ассамблее в 2007 году.
- с) *Выполнение статьи 21 Конвенции*
- Совету следует обеспечивать, чтобы Договаривающиеся государства имели доступ к достоверной и своевременной информации о регистрации, принадлежности и контроле воздушных судов, обычно занятых в международной навигации. Договаривающимся государствам следует сотрудничать с ИКАО в предоставлении требуемой информации на основе принципов и процедур, которые будут разработаны.
- д) *Транспарентность информации о летной годности и обмен такой информацией:*
- 1) Совету следует изучить возможность создания расширенной базы данных, которая позволит Договаривающимся государствам в добровольном порядке обмениваться информацией о летной годности воздушных судов, обычно используемых для выполнения международных полетов;
 - 2) государствам разработчика и регистрации следует заключать соглашения о летной годности, о которых говорится в *Руководстве ИКАО по летной годности* (Doc 9760), в целях содействия обмену информацией о поддержании летной годности между государствами.

Вопрос 2.2. Управление безопасностью полетов

1. ВЫВОД 2/2

1.1 Конференция согласовала следующие выводы:

- а) *Системы управления безопасностью полетов:*
- 1) организации гражданской авиации, включая администрации гражданской авиации, вынуждены работать над осуществлением своих мандатов в условиях постоянно сокращающихся ресурсов, в связи с чем возникают проблемы эффективности;
 - 2) СУБП предоставляют международным гражданским организациям основанный на использовании данных подход к приоритизации ресурсов на решение тех проблем безопасности полетов, которые представляют наибольший потенциальный риск, и на те направления деятельности, которые могут принести наибольшую отдачу от вложенных ресурсов;

- 3) как показывает опыт, выгоды СУБП включают:
- снижение частоты инцидентов и происшествий;
 - повышение эксплуатационной эффективности, в частности за счет уменьшения числа возвратов к выходам на перрон и отмены рейсов;
 - улучшение морального климата в коллективе благодаря чувству сопричастности и возможности видеть конкретные результаты работы через СУБП;
 - снижение ставок страховых премий;
 - существенная экономия для эксплуатантов в результате получения информации об эксплуатационных рисках и предотвращения инцидентов;
 - уменьшение объема регламентирования благодаря тому, что эксплуатанты самостоятельно управляют своей повседневной деятельностью. Регламентирующий орган осуществляет надзор за эффективностью систем;
- 4) полный потенциал СУБП будет реализован лишь тогда, когда эта концепция будет принята на глобальной основе всеми Договаривающимися государствами, а через государства – как можно большим числом авиационных организаций. Для того чтобы обеспечить такую глобальную реализацию, государства должны располагать полной информацией о концепции СУБП, путях и средствах ее осуществления;
- 5) следует рассмотреть возможность разработки дополнительного инструктивного материала, а также проведения семинаров и практикумов для оказания помощи государствам и эксплуатантам во внедрении СУБП. Для этого следует использовать имеющийся у государств опыт и экспертные возможности международных организаций по разработке и внедрению СУБП.

b) *Изучение вопроса о разработке нового приложения к Конвенции по процессам обеспечения безопасности полетов*

Следует изучить возможность пополнения числа Приложений к Чикагской конвенции конкретным документом с положениями о контроле за обеспечением безопасности полетов, оценке уровня безопасности полетов и управлении безопасностью полетов.

c) *Обновление части II Приложения 6*

Конференция подтвердила необходимость обновления части II "Международная авиация общего назначения. Самолеты" Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов".

2. РЕКОМЕНДАЦИЯ 2/2

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

а) *Системы управления безопасностью полетов:*

- 1) государствам следует создавать системы управления безопасностью полетов во всех связанных с безопасностью полетов областях;
- 2) государствам следует осуществлять широкое сотрудничество с ИКАО в реализации программы учебных курсов путем спонсирования одного из семи таких курсов и/или путем выделения специалистов по управлению безопасностью полетов в состав групп ИКАО, проводящих такие курсы;
- 3) государствам следует осуществлять обмен информацией о ходе внедрения СУБП путем предоставления экспертных рекомендаций, инструментария и других материалов;
- 4) государствам следует взять на себя обязательства по скорейшему внедрению СУБП в глобальном масштабе после принятия Советом соответствующих положений;
- 5) Совету ИКАО следует продолжить работу по подготовке учебно-методических, инструктивных материалов и другого инструментария для оказания помощи Договаривающимся государствам в скорейшем внедрении СУБП.

б) *Изучение вопроса о разработке нового приложения к Конвенции по процессам обеспечения безопасности полетов*

ИКАО следует изучить вопрос о дальнейшей гармонизации требований по управлению безопасностью полетов, а также о разработке нового приложения, посвященного процессам обеспечения безопасности полетов, включая надлежащие положения о контроле за обеспечением безопасности полетов, оценке безопасности полетов и управлении безопасностью полетов.

Редакционное примечание. Вышеприведенная рекомендация идентична рекомендации 2.1 h) по вопросу 3.1.

с) *ИКАО следует продолжать работу над обновлением части II Приложения 6.*

Вопрос 2.3. Единая стратегия устранения связанных с безопасностью полетов недостатков**1. ВЫВОД 2/3**

1.1 Конференция согласовала следующие выводы:

а) Помощь государствам:

- 1) несмотря на проверки и контрольные миссии по линии Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), значительное число государств не имеет возможности выполнить свои планы корректирующих действий и обязательства в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов;
- 2) Программа ИКАО по осуществлению единой стратегии (ПЕС) является эффективным средством координации помощи Договаривающимся государствам и формулирования региональных инициатив в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов; она способствует оптимизации оказываемой помощи;
- 3) особое внимание уделяется созданию автономных администраций гражданской авиации, отсутствие которых серьезно препятствует выполнению задач контроля за обеспечением безопасности полетов в некоторых государствах;
- 4) региональные партнерства и региональные организации или инициативы по контролю за обеспечением безопасности полетов являются эффективными проводниками помощи государствам в выполнении ими своих обязательств по контролю за обеспечением безопасности полетов и достижении устойчивых долгосрочных результатов при поддержке различных заинтересованных сторон;
- 5) использование ММФБП в качестве механизма финансирования (а не инструмента осуществления проектов) и других международных источников финансирования следует координировать в целях получения оптимальных результатов;
- 6) ИКАО следует повышать эффективность форм оказания технической помощи и активизировать участие своих региональных бюро в целях предоставления более действенной технической помощи и подготовки национальных экспертов.

б) Обмен информацией:

- 1) обмен критически важной информацией о безопасности полетов между Договаривающимися государствами, выполняющими функции контроля за обеспечением безопасности полетов, способствует повышению стандартизации, улучшает положение с мерами обеспечения безопасности полетов и уменьшает возможность дублирования усилий;
- 2) программа обмена информацией о безопасности полетов (ОИБП), осуществляемая Организацией в формате специализированного портала, является практическим средством содействия обмену связанной с безопасностью полетов информацией между государствами-членами, а также отраслевыми структурами.

2. РЕКОМЕНДАЦИЯ 2/3

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

а) *Помощь государствам:*

- 1) Договаривающимся государствам рекомендуется способствовать дальнейшему развитию региональных и субрегиональных организаций в целях содействия наращиванию потенциала государств в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов;
- 2) в целях выполнения своих обязательств по Чикагской конвенции Договаривающимся государствам рекомендуется осуществлять более тесное сотрудничество как на двусторонней основе, так и на региональном уровне в плане создания надлежащих механизмов для выполнения обязательств по контролю за обеспечением безопасности полетов в тех случаях, когда они по отдельности не располагают адекватными людскими, техническими и финансовыми ресурсами;
- 3) Договаривающимся государствам, которые нуждаются в помощи, следует обращаться в Сектор программы по осуществлению единой стратегии для подтверждения того, что их планы действий могут обеспечить получение желаемых результатов, и для определения наиболее подходящих механизмов помощи. Помощь может предоставляться по различным каналам, включая Программу технического сотрудничества;
- 4) ИКАО и государствам следует повышать эффективность и улучшать координацию инструментов оказания помощи и механизмов финансирования для устранения связанных с безопасностью полетов недостатков, включая Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП);
- 5) ИКАО следует более активно привлекать свои региональные бюро для повышения эффективности технической поддержки, предоставляемой Договаривающимся государствам, и содействовать дальнейшему развитию региональных и субрегиональных организаций, осуществляющих контроль за обеспечением безопасности полетов;
- 6) ИКАО следует адаптировать методы своей работы с учетом необходимости активного участия региональных организаций, осуществляющих контроль за обеспечением безопасности полетов и техническую деятельность, и поручить Генеральному секретарю в соответствии с п. 7 резолюции А35-7 продолжать деятельность по расширению координации сотрудничества между УППКБП и программами проверок других организаций, связанных с обеспечением безопасности полетов;
- 7) Договаривающимся государствам следует продемонстрировать политическую волю к устранению связанных с безопасностью полетов недостатков; речь идет, в частности, о создании, при необходимости и в скорейшем порядке, автономных полномочных органов гражданской авиации, наделенных полномочиями и надлежащим образом

финансируемых для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов;

- 8) государствам и другим заинтересованным сторонам, а также финансовым учреждениям и донорам, которые располагают возможностями для этого, следует делать финансовые взносы и/или взносы в натуральном выражении для поддержки государств, которым необходима помощь в устранении имеющихся недостатков в области контроля за обеспечением безопасности полетов через Программу единой стратегии.

б) *Обмен информацией (ОИБП)*

Договаривающимся государствам и соответствующим отраслевым и профессиональным организациям рекомендуется предоставлять инструктивный материал и относящуюся к безопасности полетов информацию международному сообществу гражданской авиации через посредство веб-сайта ИКАО для обмена информацией о безопасности полетов (ОИБП).

Вопрос 2.4. Взаимное признание

1. ВЫВОД 2/4

1.1 Конференция согласовала следующие выводы:

а) *Проверка соблюдения условий*

Прежде чем признавать действительными удостоверения и свидетельства, выданные другими государствами, необходимо удостовериться в том, что соблюдены условия для такого признания, т. е. что требования, в соответствии с которыми такие документы были выданы, соответствуют минимальным применимым Стандартам ИКАО.

б) *Признание и наблюдение за иностранными воздушными судами:*

- 1) государство несет ответственность за обеспечение безопасности полетов в воздушном пространстве над его территорией, в том числе полетов воздушных судов иностранных эксплуатантов;
- 2) желательно согласовать процесс признания действительными свидетельств и удостоверений, а также выработать единообразный подход к наблюдению за полетами иностранных воздушных судов. В этой связи ИКАО следует разработать необходимые принципы и процедуры;
- 3) практика использования "удобного флага", незаконные операции и преступная деятельность угрожают безопасности полетов гражданской авиации.

с) *Статья о безопасности полетов:*

- 1) включение в двусторонние соглашения статьи о безопасности полетов, подготовленной на основе имеющихся типовых текстов, является целесообразным;
- 2) для поддержания действенности таких соглашений необходимо постоянно вести диалог, а также осуществлять наблюдение за деятельностью иностранных авиаперевозчиков.

2. **РЕКОМЕНДАЦИЯ 2/4**

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

а) *Проверка соблюдения условий*

Государствам следует удостовериться в том, что требования, в соответствии с которыми другие государства выдают или признают действительными удостоверения и свидетельства, соответствуют минимальным применимым стандартам, прежде чем признавать такие документы действительными.

б) *Признание и наблюдение за иностранными воздушными судами:*

- 1) ИКАО следует разработать необходимые принципы и процедуры для оказания государствам помощи в обеспечении максимальной практически достижимой степени единообразия в признании действительности удостоверений и свидетельств и в осуществлении наблюдения за полетами иностранных воздушных судов над их территорией;
- 2) Договаривающимся государствам следует устанавливать, в соответствии с Конвенцией и на недискриминационной основе, правила, регулирующие доступ иностранных авиаэксплуатантов на их территорию и наблюдение за их деятельностью;
- 3) государствам следует осуществлять и усиливать наблюдение за полетами иностранных эксплуатантов воздушных судов в пределах их территории и при необходимости предпринимать соответствующие действия для обеспечения безопасности полетов;
- 4) государствам следует искоренять практику использования "удобных флагов" и препятствовать незаконным операциям, а также возможному экспорту такой деятельности из одного государства или группы государств в другое, и обмениваться для этого соответствующей информацией о безопасности полетов.

с) *Статья о безопасности полетов:*

- 1) государствам следует включать в свои двусторонние соглашения о воздушном сообщении статьи о безопасности полетов, основанные на типовой статье о безопасности полетов, разработанной ИКАО;

- 2) односторонним действиям государств или сторон по запрещению полетов должен, как правило, предшествовать процесс консультаций между государствами и участвующими сторонами.

Вопрос 2.5. Совершенствование контроля за обеспечением безопасности полетов

1. ВЫВОД 2/5

1.1 Конференция согласовала следующие выводы:

a) *УППКБП*:

- 1) для оптимального функционирования УППКБП необходимо обеспечить всестороннее сотрудничество государств. В этой связи важное значение имеет согласие на проведение проверок на местах в соответствии с графиком ИКАО;
- 2) необходимо разработать дополнительный механизм скорейшего решения значительных проблем в области обеспечения безопасности полетов, выявленных в рамках УППКБП, обязывающий государства по согласованию с Секретариатом своевременно заняться решением таких проблем, и соответственно изменить типовой Меморандум о взаимопонимании (МОВ).

b) *Единая стратегия*

Единая стратегия по устранению недостатков в области обеспечения безопасности полетов требует постоянного внимания всех заинтересованных сторон принятию эффективных и обоснованных решений, касающихся контроля за состоянием безопасности полетов, и обеспечению полного соблюдения положений, связанных с безопасностью полетов.

c) *Непосредственная помощь*

Для обеспечения каждому Договаривающемуся государству равных возможностей использовать международные авиалинии необходимы промежуточные меры. ИКАО должна играть активную роль в определении государств, в которых необходимо предпринять срочные действия по улучшению контроля за обеспечением безопасности полетов, а также в проведении консультаций с соответствующими государствами, касающихся внедрения в срочном порядке промежуточного решения их эксплуатантами. С этой целью может быть сформирована группа международных инспекторов состояния безопасности полетов и других экспертов в области контроля за обеспечением безопасности полетов. Необходимо обеспечить всестороннее сотрудничество государств и других заинтересованных сторон, которые в состоянии осуществлять это. Соответственно, может быть разработана схема организации оказания ИКАО непосредственной помощи государствам и эксплуатантам.

2. РЕКОМЕНДАЦИЯ 2/5

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

a) *УППКБП*:

- 1) государствам следует обеспечить всестороннее сотрудничество в рамках УППКБП, включая согласие на проведение проверок на местах по графику ИКАО;
- 2) ИКАО следует разработать дополнительный механизм скорейшего решения значительных проблем в области безопасности полетов, выявленных в рамках УППКБП, и соответственно изменить типовой Меморандум о взаимопонимании (МОВ).

b) *Единая стратегия и непосредственная помощь*:

- 1) ИКАО следует рассмотреть возможность разработки для утверждения на следующей сессии Ассамблеи схемы оказания ИКАО непосредственной помощи государствам, имеющим неадекватные возможности осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов, и эксплуатантам таких государств, используя группу международных инспекторов состояния безопасности полетов и других экспертов в области контроля за обеспечением безопасности полетов, предоставленных государствами и другими заинтересованными сторонами. Такая схема должна учитывать вопросы, поставленные в документе DGCA/06-WP/28, а также возможные трудности юридического и финансового характера;
- 2) ИКАО следует предусмотреть выделение в бюджете по программам на трехлетний период 2008–2009–2010 гг. средств на программу осуществления единой стратегии и оказание непосредственной помощи в области контроля за обеспечением безопасности полетов.

ТЕМА 3. РАСШИРЕНИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ РАМОК

Вопрос 3.1. Рамки безопасности полетов для XXI века

1. ВЫВОД 3/1

1.1 Конференция согласовала следующие выводы:

- a) экономическая либерализация стала одним из определяющих факторов деятельности современной авиации и оказывает непосредственное воздействие на авиационную отрасль. Необходимо добиваться, чтобы существующие рамки обеспечения безопасности полетов продолжали отвечать требованиям безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации;

- b) необходимо уточнить концепцию эксплуатанта и его отношения с государством, несущим ответственность за организацию контроля за обеспечением безопасности полетов;
- c) необходимо рассмотреть содержание, характер и структуру Приложений к Чикагской конвенции и обеспечить ориентированность Стандартов ИКАО на цели обеспечения безопасности полетов, предоставляя в то же время Договаривающимся государствам определенную свободу действий в части выбора средств их осуществления;
- d) существует необходимость в более высоком уровне координации деятельности в области технического сотрудничества в целях уменьшения дублирования усилий и вовлечения в нее как можно большего числа государств;
- e) необходимо мобилизовать ресурсы финансовых учреждений и доноров на оказание помощи в повышении безопасности полетов гражданской авиации;
- f) сегодня в гражданской авиации существует практика использования "удобного флага", которая является недопустимой.

2. РЕКОМЕНДАЦИЯ 3/1

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

- a) Совету следует рассмотреть вопрос о расширении определения "государства эксплуатанта" и "эксплуатанта" путем включения положения о необходимости связи между "основным местом деятельности" и местом, где осуществляется "эксплуатационный контроль", в качестве метода определения государства, отвечающего за контроль за обеспечением безопасности полетов;
- b) Договаривающиеся государства должны выполнять предусмотренное статьей 83 обязательство регистрировать соглашения в соответствии с *Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоров* (Doc 6685);
- c) ИКАО следует разработать инструктивный материал для использования государствами при реализации согласованной экономической и технической политики соответствующими полномочными органами гражданской авиации;
- d) ИКАО следует рассмотреть вопрос о совершенствовании процесса разработки и принятия Стандартов и Рекомендуемой практики путем:
 - 1) систематической оценки их воздействия на отрасль и другие заинтересованные стороны;
 - 2) более широкого и систематического использования рекомендаций, опубликованных органами по расследованию авиационных происшествий;
 - 3) разработки критериев для определения того, какие стандарты играют критическую роль в обеспечении безопасности полетов во всем мире, в

отношении которых уведомления о различиях будут приниматься только в порядке исключения, и какие стандарты, носящие детальный технический характер, следует сделать рекомендуемой практикой или изъять из Приложений ИКАО и превратить в инструктивный материал;

- e) всем заинтересованным сторонам, участвующим в разработке и финансировании проектов повышения безопасности полетов в странах с низким уровнем доходов, следует более активно сотрудничать и обмениваться информацией и опытом в целях предотвращения дублирования усилий;
- f) Совету следует изучить вопрос о практике использования "удобных флагов" с учетом опыта других международных организаций;
- g) ИКАО следует активизировать работу по прогнозированию будущих процессов эволюции в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов с учетом глобализации в международной гражданской авиации.
- h) ИКАО следует изучить вопрос о дальнейшей гармонизации требований к управлению безопасностью полетов и рассмотреть возможность разработки нового приложения по процессам обеспечения безопасности полетов, включая соответствующие положения по контролю за обеспечением безопасности полетов, оценке безопасности полетов и управлению безопасностью полетов.

Редакционное примечание. Вышеприведенная рекомендация идентична рекомендации 2.1 b) по вопросу 2.2.

© ИКАО 2006
НЕ ДЛЯ ПРОДАЖИ
5/06, R/P1/75

Заказ № 9866
Отпечатано в ИКАО