



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

Монреаль, 20–22 марта 2006 года

ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

ТЕМА 1. СОСТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ

1. ВЫВОДЫ

1.1 Конференция согласовала следующие выводы:

a) *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.

b) *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. РЕКОМЕНДАЦИИ

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. ВЫВОДЫ

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.

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. РЕКОМЕНДАЦИИ

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 транспарентность, 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 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 и представить доклад Ассамблее в 2007 году;
- 6) 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.

d) *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* (Дос 9760), в целях содействия обмену информацией о поддержании летной годности между государствами.

Вопрос 2.2. Управление безопасностью полетов

1. ВЫВОДЫ

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. РЕКОМЕНДАЦИИ

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

a) *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.

b) *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.

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

Вопрос 2.3. Единая стратегия устранения связанных с безопасностью полетов недостатков

1. ВЫВОДЫ

1.1 Конференция согласовала следующие выводы:

a) *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 достижению 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. РЕКОМЕНДАЦИИ

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.

b) *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. ВЫВОДЫ

1.1 Конференция согласовала следующие выводы:

a) *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.

b) *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.

c) *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. РЕКОМЕНДАЦИИ

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

a) *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.

b) *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.

c) *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. ВЫВОДЫ

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. РЕКОМЕНДАЦИИ

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. ВЫВОДЫ

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. РЕКОМЕНДАЦИИ

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* (Дос 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.

Редакционное примечание. Рекомендация об изучении вопроса о создании приложения, посвященного процессам обеспечения безопасности полетов, в документе WP/46 объединена с аналогичной рекомендацией в документе WP/42, приведенной в виде рекомендации 2.1 b) "Разработка приложения по безопасности полетов к Конвенции" по вопросу 2.2.
