



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

Монреаль, 20–22 марта 2006 года

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 A35-7 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.

— КОНЕЦ —