



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

Монреаль, 20–22 марта 2006 года

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ДИСКУССИЙ

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

1. 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.

2. Ряд делегатов выразили свою полную поддержку документу DGCA/06-WP/5, 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.

3. 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.

4. 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.

5. 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.

6. Ряд делегатов выразили удовлетворение результатами проведенной до сих пор работы по развитию и реализации положений резолюции A35-17 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.

7. 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".

8. 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 A35-7 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.

9. 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.

10. 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.

11. 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.

12. 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.