



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 2.3. 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

1. 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 – членов 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).

2. 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.

3. 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.

4. 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.