



Международная организация гражданской авиации

DGCA/06-WP/1
9/01/06

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

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

Монреаль, 20–22 марта 2006 года

ПРОЕКТ ПОВЕСТКИ ДНЯ С ПОЯСНИТЕЛЬНЫМИ ПРИМЕЧАНИЯМИ ГРАФИК РАБОТЫ РЕГЛАМЕНТ КОНФЕРЕНЦИИ

(Представлено Секретариатом)

К настоящему прилагаются повестка дня с пояснительными примечаниями, график работы и регламент Конференции.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ А

ПОВЕСТКА ДНЯ КОНФЕРЕНЦИИ ГЕНЕРАЛЬНЫХ ДИРЕКТОРОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПО ГЛОБАЛЬНОЙ СТРАТЕГИИ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Монреаль, 20–22 марта 2006 года

ПОВЕСТКА ДНЯ С ПОЯСНИТЕЛЬНЫМИ ПРИМЕЧАНИЯМИ

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 (УППКБП) 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 нередко 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 транспарентности 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 Транспарентность информации о безопасности полетов и обмен такой информацией

Транспарентность 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 устранил 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 авиакомпании 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.

ДОБАВЛЕНИЕ В

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

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	- Открытие Конференции 1. Состояние безопасности полетов в настоящее время - Глобальные и региональные тенденции в сфере безопасности полетов - Состояние контроля за обеспечением безопасности полетов - Инициативы государств и отрасли	2. Повышение уровня безопасности полетов (продолж.) Взаимное признание	Утверждение выводов и рекомендаций
10:30 – 11:00 ПЕРЕРЫВ НА КОФЕ				
2	с 11:00 до 12:30	2. Повышение уровня безопасности полетов Транспарентность информации о безопасности полетов и обмен такой информацией	2.5. Совершенствование контроля за обеспечением безопасности полетов	- Утверждение выводов и рекомендаций (продолж.) - Разное - Закрытие Конференции
12:30 – 14:00 ОБЕДЕННЫЙ ПЕРЕРЫВ				
3	с 14:00 до 15:30	2.2. Управление безопасностью полетов	2.5. Совершенствование контроля за обеспечением безопасности полетов (продолж.)	
15:30 – 16:00 ПЕРЕРЫВ НА КОФЕ				
4	с 16:00 до 17:30	2.3. Единая стратегия устранения связанных с безопасностью полетов недостатков	3. Расширение существующих рамок Рамки безопасности полетов для XXI века	
Вечерний график		Прием		

ДОБАВЛЕНИЕ С

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

Монреаль, 20–22 марта 2006 года

ПРЕДЛАГАЕМЫЙ РЕГЛАМЕНТ КОНФЕРЕНЦИИ

1. Организационные рамки Конференции не предусматривают заслушивания устных вступительных заявлений общего характера. Могут вноситься письменные заявления при условии их заблаговременного представления для распространения на Конференции.
2. Рабочие документы, подготовленные Секретариатом, будут ориентированы на практические действия и, как предполагается, составят основу дискуссий и прений по всем вопросам повестки дня. Рабочие документы Договаривающихся государств также должны быть ориентированы на практические действия. Информационные документы представляться не будут, однако они составят часть документации совещания. Документы, представленные государствами до 4 февраля 2006 года, будут выпускаться на всех языках. Документы, представленные позднее этой даты, и документы, представленные международными организациями, будут распространяться только на том языке (или языках), на каком они были представлены.
3. В соответствии с проводимой Организацией политикой сокращения объема печатной документации основным средством распространения документов до, в ходе и после Конференции будет веб-сайт ИКАО. Печатная документация будет распространяться по запросу. Кроме того, полный комплект печатных документов будет предоставляться каждой делегации при регистрации.
4. Участники могут выступать с места, однако такие выступления должны быть краткими, с тем чтобы обеспечить максимально широкое участие в дискуссии и формирование консенсуса.
5. Участники Конференции стремятся добиться единодушного согласия по принципиальным моментам всех пунктов повестки дня. Если это не представляется возможным, решение принимается голосованием (см. п. 4.1 части II документа *"Директивы специализированным авиационным совещаниям и правила процедуры для их проведения"* (Дос 8143)).
6. Ежедневно, в качестве сугубо информационного материала, будет выпускаться краткое изложение дискуссий, причем без указания конкретных выступающих. На третий день работы участникам для рассмотрения и утверждения будут представлены выводы и рекомендации, сформулированные по итогам дискуссий на Конференции.
7. Будет обеспечиваться устный и письменный перевод на шесть языков.