



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

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

Монреаль, 20–22 марта 2006 года

Тема 1. Состояние безопасности полетов в настоящее время

Вопросы 1.1. Глобальные и региональные тенденции в сфере безопасности полетов

1.2. Состояние контроля за обеспечением безопасности полетов

1.3. Инициативы государств и отрасли

ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

(Представлено Секретариатом)

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

DGCA/06-WP/2 (и испр. № 1), 3, 4, 11 (и испр. № 1), 16, 18, 21, 23 Revised, 36 и 37
DGCA/06-IP/1 Revised, 7, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 24, 27, 32, 33, 36, 37, 38, 41 (и испр. № 1), 46 и 48

1. ВЫВОДЫ

1.1 Конференция согласовала следующие выводы:

а) *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.

б) *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, отраслевых структур и поставщиков обслуживания.

б) *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, отрасли и организациям-донорам следует переориентировать ресурсы на выработку эффективных решений в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов.

в) *Инициативы государств и отрасли*

ИКАО в сотрудничестве со всеми 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.