



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

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

Монреаль, 20–22 марта 2006 года

Тема 3. Расширение существующих рамок
Вопрос 3.1. Рамки безопасности полетов для XXI века

ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

(Представлено Секретариатом)

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

DGCA/06-WP/10, 11 (и испр. № 1), 17, 20 и 31 Revised
DGCA/06-IP/10 и 35

1. ВЫВОДЫ

1.1 Конференция согласовала следующие выводы:

- a) экономическая либерализация стала одним из определяющих факторов деятельности современной авиации и оказывает непосредственное воздействие на авиационную отрасль. Необходимо добиваться, чтобы существующие рамки обеспечения безопасности полетов продолжали отвечать требованиям безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации;
- b) необходимо уточнить концепцию эксплуатанта и его отношения с государством, несущим ответственность за организацию контроля за обеспечением безопасности полетов;
- c) необходимо рассмотреть содержание, характер и структуру Приложений к Чикагской конвенции и обеспечить ориентированность Стандартов ИКАО на цели обеспечения безопасности полетов, предоставляя в то же время Договаривающимся государствам определенную свободу действий в части выбора средств их осуществления;

- d) существует необходимость в более высоком уровне координации деятельности в области технического сотрудничества в целях уменьшения дублирования усилий и вовлечения в нее как можно большего числа государств;
- e) сегодня в гражданской авиации существует практика использования "удобного флага", которая является недопустимой.

2. РЕКОМЕНДАЦИИ

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

- a) Совету следует рассмотреть вопрос о расширении определения "государства эксплуатанта" и "эксплуатанта" путем включения положения о необходимости связи между "основным местом деятельности" и местом, где осуществляется "эксплуатационный контроль", в качестве метода определения государства, отвечающего за контроль за обеспечением безопасности полетов;
- b) Договаривающиеся государства должны выполнять предусмотренное статьей 83 обязательство регистрировать все соглашения, относящиеся к безопасности полетов гражданской авиации;
- c) ИКАО следует разработать инструктивный материал для использования государствами при реализации согласованной экономической и технической политики соответствующими полномочными органами гражданской авиации;
- d) ИКАО следует рассмотреть вопрос о совершенствовании процесса разработки и принятия Стандартов и Рекомендуемой практики путем:
 - 1) систематической оценки их воздействия на отрасль и другие заинтересованные стороны;
 - 2) более широкого и систематического использования рекомендаций, опубликованных органами по расследованию авиационных происшествий;
 - 3) разработки критериев для определения того, какие стандарты играют критическую роль в обеспечении безопасности полетов во всем мире, в отношении которых уведомления о различиях будут приниматься только в порядке исключения, и какие стандарты, носящие детальный технический характер, следует сделать рекомендуемой практикой или изъять из Приложений ИКАО и превратить в инструктивный материал;
- e) ИКАО следует разработать еще одно приложение к Чикагской конвенции по вопросам контроля за обеспечением безопасности полетов, оценки безопасности полетов и управления безопасностью полетов;
- f) всем заинтересованным сторонам, участвующим в разработке и финансировании проектов повышения безопасности полетов в странах с низким уровнем доходов, следует более активно сотрудничать и обмениваться информацией и опытом в целях предотвращения дублирования усилий;

- g) Совету следует изучить вопрос о практике использования "удобных флагов" с учетом опыта решения этой проблемы в контексте морских перевозок, накопленного Международной морской организацией.

— КОНЕЦ —