

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



КОНФЕРЕНЦИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ 2010 ГОДА

Монреаль, 29 марта – 1 апреля 2010 года

ДОКЛАД

Утвержден Конференцией и
опубликован с санкции Генерального секретаря

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



КОНФЕРЕНЦИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ 2010 ГОДА

Монреаль, 29 марта – 1 апреля 2010 года

ДОКЛАД

Утвержден Конференцией и
опубликован с санкции Генерального секретаря

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском,
арабском, испанском, китайском и французском языках
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по
продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО www.icao.int.

Дос 9935. Конференция высокого уровня по безопасности полетов 2010 года

Номер заказа: 9935

ISBN 978-92-9231-517-7

© ИКАО, 2010

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может
воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в
какой форме и никакими средствами без предварительного письменного
разрешения Международной организации гражданской авиации.

ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО

Кому: Президенту Совета ИКАО

От: председателя Конференции высокого уровня
по безопасности полетов 2010 года

Имею честь представить доклад Конференции высокого уровня по безопасности полетов 2010 года, состоявшейся в Монреале 29 марта – 1 апреля 2010 года.



Радун Мирча Берчану
Председатель

Монреаль, 1 апреля 2010 года

СОДЕРЖАНИЕ

	Страница
СПРАВКА О РАБОТЕ КОНФЕРЕНЦИИ	
1. Продолжительность работы.....	ii-1
2. Представительство.....	ii-1
3. Должностные лица.....	ii-1
4. Секретариат.....	ii-1
5. Принятие повестки дня.....	ii-2
6. Организация работы.....	ii-2
7. Открытие Конференции Президентом Совета.....	ii-2
8. Закрытие Конференции Генеральным секретарем.....	ii-6
СПИСОК УЧАСТНИКОВ.....	iii-1
ПОВЕСТКА ДНЯ КОНФЕРЕНЦИИ С ПОЯСНИТЕЛЬНЫМИ ПРИМЕЧАНИЯМИ.....	iv-1
ГРАФИК РАБОТЫ КОНФЕРЕНЦИИ.....	v-1
КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ДИСКУССИЙ.....	1-1
ДЕКЛАРАЦИЯ.....	2-1
ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ.....	3-1

СПРАВКА О РАБОТЕ КОНФЕРЕНЦИИ

1. ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ РАБОТЫ

1.1 Конференция высокого уровня по безопасности полетов 2010 года (HLSC/2010) была открыта Президентом Совета г-ном Роберто Кобе Гонсалесом 29 марта 2010 года в 12:30 в зале заседаний Ассамблеи Штаб-квартиры Международной организации гражданской авиации в Монреале.

2. ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО

2.1 На Конференции HLSC присутствовали 551 участник из 117 Договаривающихся государств и наблюдатели, представлявшие 32 международные организации.

3. ДОЛЖНОСТНЫЕ ЛИЦА

3.1 После открытия Конференции ее председателем был избран г-н Раду Мирча Берчану. По предложению главы делегации Объединенных Арабских Эмиратов, которое было поддержано главой делегации Бразилии, д-р Гарольд Олусегун Демурен был избран заместителем председателя Конференции путем аккламации.

4. СЕКРЕТАРИАТ

4.1 Функции секретаря Конференции исполняла директор Аэронавигационного управления г-жа Нэнси Дж. Грэм. Советниками секретаря Конференции были заместитель директора Аэронавигационного управления г-н Винсент Галотти и консультант Аэронавигационного управления г-н Поль Лами, а помощниками секретаря являлись г-да Маркус Коста, Анри Дефальк, Митчелл Фокс, Генри Гурджи, Джон Иллсон, Ричард Макфарлейн, Марко Меренс, Мигель Рамос и Тормодур Тормодссон.

4.2 Общее административное руководство Конференцией осуществляла директор Административного управления д-р Ф. Лю. Письменный и устный перевод обеспечивался Отделом переводов и публикаций под руководством начальника Отдела г-на Л. Шерифа, которому оказывали помощь г-н В.А. Самошкин, начальник Секции синхронного перевода, г-жа Нэнси Шеван (Секция английских переводов и публикаций), г-н П.Ж. Батлер (Французская секция), г-н А. Федорченко (Русская секция), г-жа А. де Куадра-Линдстром (Испанская секция), г-н Дж.М. Эльбушра (Арабская секция) и г-н К. Ли (Китайская секция).

4.3 Техническое обеспечение Конференции осуществляли и. о. начальника Секции обслуживания конференций и помещений г-жа Л. Дери, младший сотрудник по обслуживанию конференций г-жа Р. Загоритис, начальник Сектора контроля за документацией г-жа Д. Рахмани, начальник Службы размножения, продажи и внешнего распространения документов г-н Ж.Д. Дау и начальник Сектора внутреннего распространения г-н Г. Бодэ. Другие специалисты Секретариата ИКАО предоставляли необходимые консультации в ходе Конференции.

5. ПРИНЯТИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

5.1 Повестка дня, представленная Конференции Советом, была принята на первом заседании.

6. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ

6.1 График работы, представленный государствам до начала Конференции, был принят на первом заседании.

6.2 В соответствии с *Директивами специализированным аэронавигационным совещаниям и правилами процедуры для их проведения* (Doc 8143) была сформирована Координационная группа, которая проводила заседания в ходе Конференции. В состав Координационной группы вошли секретарь Конференции, помощники секретаря и представители различных служб Секретариата, обеспечивающих работу Конференции. Данная Группа обеспечивала координацию работы Конференции, используя имеющиеся в распоряжении службы и помещения.

7. ОТКРЫТИЕ КОНФЕРЕНЦИИ ПРЕЗИДЕНТОМ СОВЕТА

7.1 Выступление Президента Совета

Я рад приветствовать всех вас на этой Конференции высокого уровня по безопасности полетов.

Я рассматриваю данную Конференцию как третье мероприятие в серии новаторских совещаний, задача которых заключается в том, чтобы принципиально изменить применяемые подходы к решению вопросов обеспечения безопасности полетов в глобальном масштабе.

Первым таким совещанием была Конференция генеральных директоров гражданской авиации 1997 года, которая учредила УППКБП – обязательную Универсальную программу ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Создание УППКБП произвело коренной сдвиг в подходах и политике: впервые суверенные государства уполномочили учреждение системы Организации Объединенных Наций проводить на своей территории оценку их соответственных возможностей в области контроля за выполнением принятых международных Стандартов.

Вторым была Конференция ГДГА 2006 года, когда ее участники согласились публиковать результаты УППКБП на открытом веб-сайте ИКАО. Это явилось негласным признанием того, что прозрачность и обмен информацией лежат в основе безопасной авиатранспортной системы. Это решение далось нелегко, но оно, несомненно, было правильным.

В центре внимания проводимой на этой неделе Конференции находятся вопросы обмена информацией о безопасности полетов, которые являются одним из основных элементов нашей глобальной стратегии в области безопасности полетов. Опираясь на идею прозрачности, мы должны, как никогда раньше, продемонстрировать нашу способность к взаимодействию, чтобы

добиться дополнительных улучшений в области безопасности полетов там, где они больше всего необходимы.

Вначале следует критически оценить текущую ситуацию. Хотя за последние примерно десять лет, несмотря на рост объема перевозок, количество фатальных авиационных происшествий и связанное с ним количество погибших неуклонно сокращалось, разрыв между показателями безопасности полетов некоторых государств и регионов увеличился.

В нашу задачу теперь входят разработка и внедрение более гибких и эффективных стратегий, позволяющих оказывать государствам, испытывающим особые трудности, помощь в уменьшении уровня их показателей авиационных происшествий, тем самым содействуя достижению еще более высокой степени безопасности глобальной авиатранспортной системы, и продолжать укреплять безопасность полетов в других государствах.

Это означает, что мы должны согласовать новые стратегии управления безопасностью полетов и дополнить нашу традиционную, основанную на предписаниях методологию упреждающим, основанным на характеристиках подходом, который более эффективно помогает обеспечивать снижение уровня нынешних показателей авиационных происшествий.

Этот новый способ работы позволит заблаговременно выявлять и устранять возникающие проблемы для безопасности полетов, прежде чем они повлекут за собой авиационные происшествия или инциденты.

В настоящее время во всем мире проводится внедрение систем управления безопасностью полетов, а также недавно разработанной государственной программы по обеспечению безопасности полетов. Соответственно изменяются программы ИКАО. Механизм непрерывного мониторинга в рамках УППКБП способствует более эффективному и действенному использованию ресурсов при оценке соблюдения государствами Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО. Эти новшества и тенденции лежат в основе развивающейся стратегии ИКАО в области безопасности полетов, и по мере их дальнейшего укрепления появится возможность получения более широких выгод.

Да, ИКАО безоговорочно встала на путь использования подхода, предусматривающего учет рисков, одновременно признавая, что для этого в равной степени требуется готовность обеспечивать управление рисками. На организационном уровне, и это касается ИКАО, государств и авиационных организаций, все мы должны скорректировать то, как мы реагируем на риски в рамках наших соответственных процессов управления безопасностью полетов.

Упреждающие стратегии в области безопасности полетов, призванные предотвращать потенциальные авиационные происшествия, по определению, не могут исходить из простого реагирования на серьезные события. Нам также нужно в полной мере понимать риски, связанные с различными сторонами деятельности сегодняшней сложной авиационной системы. И хотя регулярно осуществляется сбор огромного объема данных, проблема заключается в отсутствии эффективного обмена этой информацией. Настало время обеспечить, чтобы вся критически важная, относящаяся к обеспечению безопасности полетов информация распространялась во всем международном авиационном сообществе и обрабатывалась с использованием глобально согласованных методов анализа.

С этой целью ИКАО в настоящее время разрабатывает предназначенную для внутреннего использования комплексную систему анализа тенденций в области безопасности полетов и представления соответствующей отчетности, которая в будущем сможет анализировать различные виды данных, тем самым формируя всестороннюю оценку возникающих проблем в сфере обеспечения безопасности полетов.

В конечном счете, однако, успех этой деятельности будет зависеть от политических решений, призванных способствовать свободному обмену информацией. Проще говоря, обмен ценной информацией о безопасности полетов должен быть нормой, а не исключением в практике государств и заинтересованных авиационных партнеров.

Очевидно, что обмен информацией сопряжен с определенными рисками. Поэтому для нас важно сформировать такую среду, в которой обмен критически важной информацией о безопасности полетов может поощряться и осуществляться без угрозы для источников информации. Без такой защиты источников данных упреждающий подход в сфере безопасности полетов невозможен.

Еще одним критически важным элементом рациональной упреждающей стратегии в области безопасности полетов является наличие знаний, необходимых для эффективного внедрения системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Учитывая, что в разных странах государственная программа в сфере обеспечения безопасности полетов находится на разных стадиях готовности, мы должны применить более творческий и гибкий подход в поиске решений, оптимально учитывающих потребности каждого государства.

Одним из вариантов остается проверенная и хорошо себя зарекомендовавшая концепция региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов, продемонстрировавших свою способность преодолевать многие из препятствий, стоящих перед государствами. Другие альтернативы включают двусторонние соглашения или привлечение внешних поставщиков услуг для проведения технической работы, связанной с надзором за безопасностью полетов. Какое бы решение не было наиболее оптимальным, во всех случаях ответственность за контроль за обеспечением безопасности полетов несут государства.

Как вы можете видеть, есть несколько вариантов, которые необходимо учитывать при дальнейшей разработке глобальной стратегии в сфере безопасности полетов. Вместе с тем мы должны всегда сознавать тот факт, что несмотря на наши неустанные усилия, определенная степень риска остается неотъемлемой частью авиационной деятельности. Любое авиационное происшествие является трагедией, однако мы должны признавать необходимость продолжения разработки инициатив в области безопасности полетов, предотвращающих их повторение.

Таковы только некоторые из вопросов, которые нам предстоит обсуждать не только в ближайшие несколько дней, но также и в предстоящие годы. Как это было в 1997 и 2006 годах, пришло время принятия смелых и трудных решений, так как они необходимы для авиационного сообщества.

В конкретном плане вот, что я ожидаю увидеть на данной Конференции высокого уровня по безопасности полетов:

1. Поддержку осуществлению в ближайшем будущем перехода к использованию механизма непрерывного мониторинга при организации контроля за обеспечением безопасности полетов.

Это потребует от вас готовности к своевременному представлению ИКАО точной информации в полном объеме.

Я также прошу вас вновь подтвердить вашу готовность обеспечивать прозрачность результатов проверок УППКБП и согласиться с тем, что этот принцип будет применяться к предоставлению информации о значительных недостатках в области безопасности полетов.

2. Поддержку в отношении интеграции информации государств о безопасности полетов посредством согласования основных контрольных показателей в области безопасности полетов и координации методов анализа положения дел в области безопасности полетов.

Кроме того, обмен информацией, получаемой в результате проведения государствами анализа вопросов обеспечения безопасности полетов, имеет важное значение для успешной реализации глобальной стратегии в области безопасности полетов, и я прошу вас по возможности предоставлять требующуюся информацию.

3. Подтверждение роли региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов.

Эти организации могут помочь тем государствам, которым это требуется, максимально использовать ограниченные ресурсы и получать итоговые данные для проведения содержательного анализа в области обеспечения безопасности полетов.

4. Согласие с разработкой глобальных организационных рамок для защиты источников конфиденциальных данных о безопасности полетов, используемых для будущих инициатив по обмену информацией.

Без такого механизма защиты важная информация останется недоступной для ИКАО и других организаций, занимающихся анализом и устранением глобальных проблем обеспечения безопасности полетов.

И наконец, я прошу Конференцию рассмотреть необходимость разработки специального приложения по управлению безопасностью полетов.

Для этого потребуются ресурсы, и поэтому этот вопрос заслуживает тщательного рассмотрения; вместе с тем наличие такого специального приложения подчеркнет проблему безопасности полетов как вопрос, которому ИКАО уделяет первоочередное внимание и который имеет прямое отношение ко всем работникам авиации, независимо от их профессиональной специализации. Оно будет способствовать скоординированному подходу к опубликованию информации о практических методах, применение которых необходимо для обеспечения наивысших показателей безопасности полетов всей международной авиационной системы.

В заключение, дамы и господа, хочу поблагодарить вас за то, что вы нашли время для участия в этой Конференции высокого уровня по безопасности полетов. Думаю, что она может стать еще одной важной вехой в нашей успешной деятельности по достижению для граждан всех государств – членов ИКАО, людей, которых вы представляете, наивысших возможных показателей безопасности национальных, региональных и глобальных авиатранспортных систем.

И, как всегда, мы должны этого достичь на основе коллективной решимости выполнить наши обязательства и сделать все необходимое для обеспечения дальнейшего успешного развития глобальной стратегии в сфере безопасности полетов.

7.2 С речами на открытии Конференции также выступили представители Японии, Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА), Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА), Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), Европейского союза (ЕС) и Федерального авиационного управления (ФАУ). Тексты этих выступлений имеются на официальном веб-сайте HLSC <http://www2.icao.int/en/HLSC/default.aspx>.

8. ЗАКРЫТИЕ КОНФЕРЕНЦИИ ГЕНЕРАЛЬНЫМ СЕКРЕТАРЕМ

8.1 Выступление Генерального секретаря

Дамы и господа, мы подошли к концу работы этой весьма успешной Конференции.

Конференция началась с рассмотрения отчета о достижении целей в области безопасности полетов, содержащихся в Глобальном плане обеспечения безопасности полетов. Как вы знаете, мы добились хороших результатов в достижении некоторых, но не всех, целей этого плана. За последние десять лет количество фатальных авиационных происшествий и число погибших в этих происшествиях уменьшились, однако уровень общего показателя авиационных происшествий остался без изменений. Серьезную обеспокоенность вызывает разброс значений показателя авиационных происшествий различных государств, а также регионов.

Что возвращает нас к центральной теме данной Конференции: работать совместно и обмениваться информацией с целью устранения рисков до того, как они повлекут за собой авиационные происшествия или серьезные инциденты.

В начале Конференции мы дали хороший старт работе в области обмена информацией, когда ИКАО, Федеральное авиационное управление Соединенных Штатов Америки, Комиссия Европейского союза и Международная ассоциация воздушного транспорта подписали Декларацию о намерениях в отношении разработки глобального соглашения об обмене информацией по безопасности полетов.

Это смелые шаги, которые мы делаем вместе. С учетом обсуждений, имевших место на данной Конференции, ясно, что ИКАО должна играть центральную роль в деле обмена информацией, и я могу заверить вас в том, что мы будем самым эффективным образом использовать наши ресурсы, для того чтобы внести значимый вклад.

В своем вступительном слове Президент Кобе призвал данную Конференцию высокого уровня по безопасности полетов рассмотреть пять конкретных вопросов, и я хотел бы остановиться на итогах этих обсуждений, а также на их последствиях для будущей стратегии по безопасности полетов.

Во-первых, решение Конференции одобрить переход к использованию механизма непрерывного мониторинга даст возможность ИКАО получать ценную информацию о безопасности полетов, которой она будет делиться с международным сообществом. Как дополнение к надежным данным, получаемым в результате проверок УШКБП, непрерывный мониторинг обеспечит постоянный приток информации, который позволит более своевременно выявлять возникающие проблемы в области безопасности полетов и смягчать их последствия.

Исходя из ваших обсуждений, ИКАО будет продолжать работать транспарентным образом для обеспечения того, чтобы информация, полученная в рамках процесса непрерывного мониторинга, использовалась для укрепления безопасности полетов, а не для целей наказания или получения экономических преимуществ.

Во-вторых, Конференция предоставила необходимые указания для внедрения в авиационном сообществе подлинно международной инициативы, касающейся обмена информацией. Для того чтобы обмен информацией о безопасности полетов стал реальностью, ИКАО созывает совещания групп экспертов, которые проведут разработку единых контрольных показателей в области безопасности полетов, согласованных методов анализа, а также требуемых технических возможностей. Готовность делиться конфиденциальной информацией о безопасности полетов является важным шагом на пути к формированию более упреждающего подхода к управлению риском, который является неотъемлемой частью деятельности в сложных и динамичных эксплуатационных условиях. Тем не менее такого рода взаимодействие имеет важное значение с точки зрения влияния на стратегические решения в сфере безопасности полетов, которые должны приниматься на основе предсказательного анализа точной и всесторонней информации, а не главным образом как реакция на трагические авиационные происшествия.

Третий вопрос, переданный данной Конференции Президентом, касался подтверждения роли региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов. Как вы помните из брифинга, который провела в начале Конференции Нэнси Грэм, в различных государствах системы контроля за обеспечением безопасности полетов находятся на разных стадиях готовности, и у многих государств нет требуемых ресурсов для внедрения сложных программ по безопасности полетов своими силами. В связи с этим мы должны обеспечить разработку альтернативных решений, и в этом плане региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов могут играть стратегическую роль.

В-четвертых, Конференция одобрила предложенные ИКАО рамки деятельности в области обеспечения безопасности полетов. Это необходимый шаг, призванный обеспечить стратегически обоснованное и скоординированное внедрение многочисленных компонентов наших соответственных программ в области безопасности полетов. ИКАО продолжит совершенствовать свои внутриорганизационные процедуры, с тем чтобы ставить перед собой реалистичные задачи и решать их на основе рациональных деловых методов. Помимо готовности улучшать свои внутренние процедуры, ИКАО примет меры к выпуску всех относящихся к безопасности полетов документов на шести официальных языках ИКАО.

И наконец, Конференция сделала важный шаг, одобрив разработку специального приложения по безопасности полетов, этого всего лишь четвертого нового приложения за всю историю ИКАО и первого за последние 25 с лишним лет. Разработка нового приложения потребует значительного вложения ресурсов, но эти вложения принесут дивиденды в виде более рационального согласования и выполнения Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО. Кроме того, специалисты по безопасности полетов в международном сообществе будут более ясно понимать, каких результатов от них ждут.

Но независимо от того, насколько надежной является совместно используемая нами информация и какими предсказательными являются наши анализы состояния безопасности полетов, мы по-прежнему будем выносить уроки из авиационных происшествий, хотя, хочется надеяться, их будет меньше и они будут случаться реже. С учетом этого Конференция вновь подтвердила необходимость проведения тщательного расследования всех авиационных происшествий, с тем чтобы извлеченные уроки учитывались в работе по обеспечению безопасности полетов. В этой связи ИКАО рассмотрит Стандарты и Рекомендуемую практику

(SARPS) и инструктивный материал для обеспечения того, чтобы в них была помещена необходимая информация в поддержку проведения расследований авиационных происшествий. Рассмотрением будут затронуты положения, касающиеся восстановления данных и информации бортовых самописцев. ИКАО также оценит изменения, которые могут потребоваться для улучшения деятельности по наблюдению, связи и контролю за выполнением полетов в океаническом воздушном пространстве или удаленных районах, включая своевременное и адекватное предоставление услуг в области поиска и спасания. Кроме того, ИКАО рассмотрит существующие положения и инструктивный материал в отношении действий в кабине экипажа, с тем чтобы оценить востребованность каких-либо дополнительных мер по этому вопросу.

Да, мы провели очень продуктивную Конференцию, но впереди нас еще ожидает значительный объем работы. Ее выполнение имеет критически важное значение для ИКАО, но нам потребуется установить очередность наших усилий и определить, какие задачи могут быть выполнены в кратко-, средне- и долгосрочной перспективе. Критически важное значение имеет ваша поддержка, для того чтобы мы располагали ресурсами, позволяющими обеспечить достижение высоких целей, поставленных данной Конференцией.

Как вам известно, в настоящее время мы подготавливаем бюджет на очередной трехлетний период, и Совет и Ассамблея должны будут выделить необходимые ресурсы для достижения высоких целей, которые вами были определены. В этом контексте я более чем благодарен Объединенным Арабским Эмиратам за щедрый взнос в размере 200 000 долл. в поддержку нашей деятельности в сфере безопасности полетов. Я также хотел бы публично поблагодарить Республику Корея за сделанный ею несколько месяцев назад взнос в размере 100 000 долл. И наконец, хочу выразить неизменную признательность многочисленным государствам-членам, которые оказывают постоянную поддержку ИКАО путем прикомандирования талантливых авиационных специалистов и предоставления других ресурсов.

Ваш успех в достижении целей данной Конференции за такое короткое время является замечательным, и за это мы признательны председателю Конференции г-ну Раду Мирча Берчану, который, проявив незаурядные качества руководителя, организовал рассмотрение всех пунктов повестки дня. Как Генеральный секретарь я хотел бы поблагодарить Нэнси Грэм за ее руководство и отметить большую работу, которая была проделана за кулисами ее превосходными коллегами из Аэронавигационного управления, а также сотрудниками других управлений, способствовавших успешному ходу данного совещания.

Разрешите мне также упомянуть о широком освещении работы данной Конференции в средствах массовой информации и поблагодарить делегации за содействие информированию общественности о том, чего мы достигли на этой Конференции ИКАО высокого уровня по безопасности полетов.

СПИСОК УЧАСТНИКОВ

CD	– глава делегации	ADV	– советник
ACD	– заместитель главы делегации	COBS	– главный наблюдатель
D	– делегат	OBS	– наблюдатель
ICM	– член Совета ИКАО	ANC	– член Аэронавигационной комиссии
AICM	– заместитель члена Совета ИКАО	IR	– представитель при ИКАО

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА

Государство	Фамилия	Инициалы	Уровень
АВСТРАЛИЯ			
	MCCORMICK	J.	CD
	FARQUARSON	T.	ACD
	TIEDE	A.H.R.	ANC
	ALECK	J.	D
	BOYD	P.	D
	BROOKS	L.	D
	DOHERTY	J.	D
	EVANS	P.K.	D
	MACAULEY	K.	D
АВСТРИЯ			
	BIALONCZYK	M.	CD
	KRZIWANEK	K.	ACD
	SCHLEIFER	C.	ANC
	NIRSCHL	F.	D
АРГЕНТИНА			
	DÁVILA	L.R.	CD
	SINGH	M. A.	ICM
	PRADO	S.	AICM
	GONZÁLEZ	S.A.	ANC
	GELSO	J.	D
АФГАНИСТАН			
	ALAMI	R.M.	D
	DORES	K.L.	ADV
	IRWIN	S.	ADV
	KORHONEN	J.O.	ADV

БАНГЛАДЕШ

MEHDI ALAM	S.	CD
KHAN MAJIS	S.I.	ACD
AHMED	A.	D
SHAIDUR RAHMAN	M.	D

БАРБАДОС

ARCHER	E.	CD
LAKE	O.E.	D

БАХРЕЙН

ABDULRAHIM	A.	CD
MOHAMED	M.	D
YOUNES	K.	D

БЕЛЬГИЯ

DURINCKX	F.	CD
ROBERT	G.	ADV

БЕНИН

DE SOUZA	M.	D
----------	----	---

БОЛИВИЯ

PARDO	J.	D
-------	----	---

БОТСВАНА

BELAYNEH	M.	CD
EBINENG	J.	D

БРАЗИЛИЯ

CARDOSO	R.	ACD
SIMAO	C.P.	ACD
MAGNO	R.	CD
ROMERA	A.	D
ALVES	J.L.F.	ANC
BASTOS	L.C.	D
CAMPOS	D.B.	D
COSTA	D.	D
IANELLI	C.	D
NASCIMIENTO	L.	D
PELLEGRINO	C.E.	D
POMPEU	J.	D

SENRA DE OLIVEIRA SILVA	R. A.	D D
БРУНЕЙ-ДАРУССАЛАМ		
JAAFAR LATIF YOUSOF	O. J. A.	CD D D
БУРКИНА-ФАСО		
DIEGUIMDE	M.	CD
ВЕНГРИЯ		
GARDUS	T.	CD
ВЕНЕСУЭЛА		
BLANCO CARRERO GAMBOA URDANETA	D. D.B. C. F.	CD ICM D D
ВЬЕТНАМ		
PHAM QUY LUU VAN BUI VAN DINH VIET DO QUANG HO MINH LAI XUAN NGUYEN VAN PHAN LE TRAN THUY	T. D. V. S. T. T. T. T. Q. M.	CD D D D D D ACD D D D
ГАБОН		
MINTSA-MI-OWONO	E.R.	CD
ГАИТИ		
PIERRE	J.-L.	CD

ГАНА

MAMPHEY	V.	CD
ALLOTEY	S.	ICM
AKATUE	E.	D
KALMONI	S.	D

ГЕРМАНИЯ

REICHLE	G.	CD
BURLAGE	T.	ACD
MENDEL	J.	ICM
MONNING	R.	ANC

ГРЕЦИЯ

MANESSIS	C.	CD
KATSANEVAKI	M.	D
KIOROGLOU	A.	D

ДАНИЯ

LARSEN	K.L.	CD
VEINGBERG	P.	D
CHRISTENSEN	F.	ADV
STRANDDORF	J.	ADV

ДОМИНИКАНСКАЯ РЕСПУБЛИКА

RODRÍGUEZ ARIZA	L.P.	CD
VERAS	C.A.	ICM
BOLIVAR LEÓN	F.	D
MÉNDEZ	E.	D
ROSA	S.	D
VALDEZ	J.	D

ЕГИПЕТ

EL HEFNY	S.	CD
ELZANATY	M.T.	ICM
SHERIF	M.	D
SOLIMAN	M.	D

ИНДИЯ

ZAIDI	N.	CD
MISHRA	A.	ICM
BAKSHISH	S.	OBS
SAMANT	H.	D
KATHPALIA	A.	ADV

ИНДОНЕЗИЯ

BAKTI	H.	CD
BARATA	B.	D
HASIBUAN	Y.	D
IDRUS	I.	D
MULYANTO	B.	D
SIRINGORINGO	S.	D
SUBEKTI	A.	D
SUPRASETYO	F.	D
SUTARMADJI	B.	D
WIDJAJA	P.	D
WISNU	D.	D

ИРАН (ИСЛАМСКАЯ РЕСПУБЛИКА)

SHANBAZILAR	H.	IR
-------------	----	----

ИРЛАНДИЯ

MURPHY	J.	CD
FITZPATRICK	D.	D
HUMPHREYS	K.	D
RYAN	S.	D

ИСЛАНДИЯ

HEDINSSON	E.O.	CD
SIGURDSSON	H.	ICM

ИСПАНИЯ

GUTIERREZ DEL CASTILLO	C.	CD
AGUADO	V.M.	ICM
HERRERO	J.	ANC
AMERIJEIRAS VALES	M.	D
HERNANDEZ- CORONADO QUINTERO	P.	D
IBARZ DEL OLMO	C.	D
MAESTRE MORENO	M.I.	D
NOGALES	J.	D
RODRÍGUEZ	L.	D
ROSAS	J.	D
BAIXERAS LLANO	E.	ADV
VERA PALMES	M.P.	ADV

ИТАЛИЯ

PICHECA	G.	CD
SCIACCHITANO	S.	CD
CARRABBA	G.D.	D
EMINENTE	C.	D
MARASA	B.	D
BARDARO	A.	D

КАЗАХСТАН

KUSSAINOV	A.	CD
AYABOV	R.	ACD
ADIMOLDA	R.	D
KHAIRGA-LIYEVA	G.	D
LASTAYEV	T.	D

КАМБОДЖА

EAT	S.	CD
-----	----	----

КАМЕРУН

AZOH-MBI	S.	CD
TANKAM	P.	CD
ZOA ETUNDI	E.	ICM
BEKOLO	E.	D
ESSIMI	L.	D
MBOTTO EDIMO	F.	D
MELOM	P.	D
MENDOUGA	P.A.	D
OWONA ASSOUNOU	T.	D

КАНАДА

GREGOIRE	M.	CD
MCDONALD	G.	ACD
DUPUIS	L.A.	ICM
DESHAIES	M.	ANC
BOURGEOIS	G.	D
CHAMBERS	S.	D
CLITSOME	M.	D
GIRARD	N.	D
MCNAIR	D.J.	D
SHERRITT	D.	D
STANFIELD	S.	D
TADROS	W.	D
DIAMANT BOUSTEAD	J.	ADV
LACHANCE	L.	ADV
SAYFI	R.	ADV

	KNAAPEN	L.	OBS
	LANGLOIS	M.	OBS
	MARTEL	E.	OBS
КАТАР			
	AL NOAIMI	A.	CD
	ALHARAM	A.	D
КЕНИЯ			
	KINYUA	G.	D
	KIOKO	H.K.	D
	WAKANIA	P.	D
КИТАЙ			
	LI	J.	CD
	MA	T.	ICM
	TAI	F.	ANC
	FANG	J.	D
	JIANG	H.	D
	LI	J.C.	D
	LI	T.C.	D
	LIU	C.Y.	D
	LO	V.T.	D
	LO	S.M.	D
	NG	C.O.	D
	PUN	S.	D
	SHUM	A.	D
	WANG	Z.	D
	WONG	C.	D
	YANG	J.	D
	YUEN	S.K.	D
КОЛУМБИЯ			
	RUEDA	G.	CD
	BEJARANO	C.	D
	CAMACHO	M.	D
	GONZALEZ	L.	D
	PARIS	S.	D
КОМОРСКИЕ ОСТРОВА			
	ATTOUMANI	M.	CD
	OUBEIDI	H.	ACD

КОНГО

DBOTA	S.F.	CD
-------	------	----

КОСТА-РИКА

FERNÁNDEZ	J.	D
LIZAMA HERNÁNDEZ	C.	D
PADILLA	S.	D

КОТ-Д'ИВУАР

ABOUNOUAN	J.K.	CD
ALLA	A.J.	D

КУБА

OJEDA VIVES	A.	CD
COLMENERO	P.L.	ACD
LAUREDO CALDERÍN	D.	D
CRESPO FRASQUIERI	M.M.	D
PÉREZ ANDINO	C. R.	D

КУВЕЙТ

ALFARAH	F.	CD
ALMAHROUS	S.	ACD
ALGHANIM	S.	D

КЫРГЫЗСТАН

DZHUNUSHALIEV	B.	ACD
---------------	----	-----

ЛИВАН

CHAOUK	H.	CD
EID	S.	ACD

ЛИВИЯ

AHRIR	B.	CD
-------	----	----

ЛИТВА

DANILEVICIUS	V.	D
--------------	----	---

ЛЮКСЕМБУРГ

DELVAL	J-M.	D
--------	------	---

МАВРИКИЙ

GUNGAN	A.	CD
--------	----	----

МАДАГАСКАР

DOUAN	C.	CD
RAKOTO- RAZAFINDRAZATO	B.M.	D

МАЛАЙЗИЯ

ABDUL RAHMAN	A.	CD
CHON	K.S.	ICM

МАЛИ

SANOGO	T.	CD
THIAM DIALLO	A.	D

МАЛЬТА

BORG MARKS	G.	CD
------------	----	----

МАРОККО

MANAR	A.	CD
-------	----	----

МЕКСИКА

GONZÁLEZ	H.	CD
MÉNDEZ	D.	ACD
JIMÉNEZ	D.	D

МОЗАМБИК

PINTO	A.	CD
-------	----	----

МОНАКО

BAYOL	H.P.	CD
-------	------	----

НАМИБИЯ

MUJETENGA	B.T.	ICM
-----------	------	-----

НЕПАЛ

LAL SUMAN	R.C.	CD
ACHARYA	S.	D
GAUTAM	S.	D

НИГЕР

HASSANE	O.	CD
HALIDOU	M.	ANC

НИГЕРИЯ

DEMUREN	H.	CD
ODUSELU	S.	ACD
ALIU	O.B.	ICM
ADEDOYIN	T.A.	D
AUYO	I.U.	D
EKUNWE	P.	D
ONYEGIRI	J.	D

НИДЕРЛАНДЫ

BIEN	E.	CD
BLAAUW	F.	ACD
WILBRINK	J.	D

НИКАРАГУА

BONILLA	C.	D
---------	----	---

НОВАЯ ЗЕЛАНДИЯ

CLEGG	S.	CD
KAY	J.	D

НОРВЕГИЯ

LAURITZEN	T.	
RICHARDSEN	H.	CD
ECKERBERT	B.	ANC
HERREDSVELA	T.	D
SCHSOLBERG	E.	D
SLYNGSTAD	E.	D

ОБЪЕДИНЕННАЯ РЕСПУБЛИКА ТАНЗАНИЯ

MUNYAGI	M.T.	CD
NUNDU	O.R.	ANC
SULEIMEN	S.	D
NJAWA	J.M.	ADV

ОБЪЕДИНЕННЫЕ АРАБСКИЕ ЭМИРАТЫ

AL SUWAIDI	S.M.	CD
AL HAMILI	A.	ICM
AL KAABI	R.	D
AL KHANJARI	A.	D
ALBALOOSHI	I.	D
DAY	B.	D
PIERA	A.	D
ALNAQBI	A.	ADV
CHAPMAN	D.	ADV

ПАКИСТАН

RAUHULLAH	M.	ADV
-----------	----	-----

ПАНАМА

GORDAY	V.	D
MCDONALD POSSO	A.	D

ПОЛЬША

KRUSZYNSKI	G.	CD
GLUSZKIEWICZ	D.	ACD
KEDZIERSKI	K.	ADV
ZIELLINSKI	R.	ADV

ПОРТУГАЛИЯ

FONSECA DE ALMEIDA	L.	CD
ABREU GUERRA	A.M.	D
CUNHA	J.	D
INFANTE DE LA CERDA	J.C.	D
SANTOS	A.	D

РЕСПУБЛИКА КОРЕЯ

YOO	H.J.	AICM
CHUNG	I.Y.	CD
KIM	C.	ICM
CHANG	M.H.	ANC
CHOI	H.	D
KU	Y.	D
PARK	H.G.	D

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

NERADKO	A.	CD
NOVGORODOV	A.A.	ICM
KORSAKOV	A.	D
SHNYREV	A.	D
KOROVKIN	V.	ADV

РУМЫНИЯ

BERCEANU	R.	CD
COTRUT	C.	ICM
KALMUTCHI	P.	ANC
BRUTARU	R.	D
CIORANU	A.	D
CIUCA	M.	D
DOGARU	R.	D
DONCIU	C.	D
DONCIU	B.	D
POP	S.	D
POSTELNICU	T.	D
RADU	C.	D
VIRLAN	C.	D
CICEO	D.	ADV
DOBROVOLSCHI	E.	ADV
MUNTEANU	D.	ADV
OPRIS	A.	ADV

САЛЬВАДОР

APARICIO BORJAS	J.A.	ICM
-----------------	------	-----

САУДОВСКАЯ АРАВИЯ

KABLI	T.M.B.	ICM
ALHARTHY	A.A.	ANC
ATTIAH	K.	D
BUKHARI	A.	D
ALMAKRAN	I.	ADV

СЕНЕГАЛ

BESSANE	M.	CD
DIAGNE	N.	D
MBENGUE	P.I.	D

СЕНТ-ЛЮСИЯ

MCPHAIL	D.	D
---------	----	---

СЕРБИЯ

MILJKOVIC	M.	CD
STARCEVIC	N.	D

СИНГАПУР

FERNANDO	M.G.	P/ANC
YAP	O.H.	CD
PIN	B. K.	ICM
FOO	A.	D
FOONG	L.H.	D
LOO	C.B.	D
LOOI	H.S.	D
PANG	M.L.	D
POH	E.	D
SIM	V.	D
TOFT	M.	D
WONG	C.W.	D

СЛОВАКИЯ

BREJA	J.	CD
BRUNA	P.	D
KLUS	A.	D
NEMECEK	M.	D
VALICKOVA	R.	D

СЛОВЕНИЯ

JAKOMIN	I.	CD
KUNSTELJ	T.	CD
KOMAC	M.	ACD
BOSCAROL	I.	D
DOLINSEK	S.	D
HRIBAR	T.	D
JANSA	S.	D
KOCJAN	S.	D
KOSTANJSEK	T.	D
KOVACEC	L.	D

KRAPEZ	A.	D
LESNIK	S.	D
MEZNARSIC	J.	D
ZUPANIC	F.Z.	D

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

MOOR	J.	CD
ROSSELL	M.	ICM
FLEMING	P. D.	ANC
ALCOTT	B.F.	D
CRONIN	G.	D
ELDER	H.A.	D
HAMILTON	S.	D
ROBERTS	S.R.	D
SMETHERS	M.	D
SMITH	R.	D

СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ

BABBITT	R.	CD
GILLIGAN	M.	ACD
MACINTOSH	R.	ACD
BEHRENS	D.C.	ANC
CREAMER	S.	D
FAZIO	T.	D
HERSMAN	D.	D
HUNTER	C.	D
REIMOLD	D.	D
SCHRECKENGAST	S.	D
ALLEN	J.	ADV
BAKER	D.	ADV
BARABAGALLO	J.	ADV
BURY	M.	ADV
DONOGHUE	J.A.	ADV
HAUETER	T.	ADV
JENNISON	M.	ADV
JONES	D.	ADV
LORING	C.	ADV
TIMMONS	W.	ADV
WEBSTER	J.	ADV
WESTOVER	M.	ADV
YOUNOSSI	A.	ADV
ZOELLER	T.	ADV

СОМАЛИ

МОHAMED	M.	CD
---------	----	----

СУДАН

ABDEL AZIZ AHMED HADDAD	M. W.	CD ADV
----------------------------	----------	-----------

ТАИЛАНД

HOMASAVIN	N.	COBS
-----------	----	------

ТИМОР-ЛЕШТИ

HENRIQUES DE OLIVEIRA LEONE	S. J.	CD D
--------------------------------	----------	---------

ТОГО

LATTA DOBOU	D.G. K.	CD D
----------------	------------	---------

ТРИНИДАД И ТОБАГО

LUTCHMEDIAL BLACKMAN	R. C.	ACD ALT
-------------------------	----------	------------

ТУНИС

BENKHELIFA SASSI	H. I.	CD ICM
---------------------	----------	-----------

ТУРЦИЯ

YALCIN	H.	CD
AYGUN	C.	IR
EROL	U.	ADV
ERTURK	D.	ADV
KABAKCI	O.	ADV
TURKER	O.	ADV

УГАНДА

MAKUZA	R.	CD
TWIJUKE	J.W.K.	ICM
MUNEEZA	S.	D

УКРАИНА

OSTASH	I.	CD
--------	----	----

УРУГВАЙ

IGLESIAS	J.	ACD
VILARDO	J.L.	ICM

ФИДЖИ (ОСТРОВА)

WAQA	N.	D
------	----	---

ФИЛИППИНЫ

KAPUNAN	E.	CD
LERUM	J.	D
WEISS	P.	ADV

ФИНЛЯНДИЯ

SALONEN	K.	CD
HENTTU	P.	D
VUOKILA	S.	ALT

ФРАНЦИЯ

GANDIL	P.	CD
ROUSSE	F.	ACD
WACHENHEIM	M.	ICM
THEBAULT	B.	ANC
BERARD	E.	D
EYDALEINE	G.	D
GUIVARC'H	P.	D
LAPENE	L.	D
TROADEC	J.-P.	D
WELTERLIN	G.	D
ZIZI	F.	D

ЧЕРНОГОРИЯ

BRKANOVIC	E.	CD
-----------	----	----

ЧАД

ALI MAHAMAT ZENE	W.	CD
MAHAMAT SEID	A.	D
NGAKO	B.	D

ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА

SCHAUTOVA	D.	CD
STOLC	J.	ACD
KLAS	J.	D
MIKA	L.	D

ЧИЛИ

HUEPE	J.	CD
SEPULVEDA	L.	ACD
GALAN	I.	D
CANTILLANO GALVEZ	M.	ADV
HADAD	N.	ADV

ШВЕЙЦАРИЯ

MULLER	P.	CD
RUHIER	D.	ICM
HUNNINIGHAUS	R.	ADV

ШВЕЦИЯ

BYSTROM MELLER	L.	CD
WIDLERT	S.	ACD
ECKERBERT	B.	D
CHRISTANSSON	S.T.	ADV
EDEN	K-A.	ADV
LJUNGBERG	G.	ADV

ШРИ-ЛАНКА

DISSANAYAKE	D.M.P.	CD
JAYAWARDENE	K.V.N.	D

ЭКВАДОР

BERNAL	G.	CD
GUITARRA	F.	CD
GUERRERO	F.	ACD
LASCANO	I.A.	ICM

ЭФИОПИЯ

TADEGE	M.	CD
--------	----	----

ЮЖНАЯ АФРИКА

PEEGE	T.	CD
MABASO	L.	ACD
JORDAAN	C.F.	D
MASEKO	Z.F.	D
MOLEBATSI	L.H.	D
SETSHOGOE	K.T.	D
STOLS	L.	D

ЯМАЙКА

ЯПОНИЯ	DERBY	O.L.	CD
	ISHIDU	H.	ACD
	BABA	S.	ICM
	UMEZAWA	D.	ANC
	ISHIDA	S.	D
	KAJIWARA	A.	D
	KITAZAWA	A.	D
	MORI	H.	D
	SUZUKI	K.	D
	UMEZAWA	D.	OBS

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ**АКГА (Африканская комиссия гражданской авиации)**

WAKO	C.	COBS
DJIBO	B.	OBS
FIKRU	M.	OBS
KABALIKA	C.	OBS
ONYEYIRI	F.C.	OBS

АРКГА (Арабская комиссия гражданской авиации)

EL ALJ	M.	OBS
EL KADY	M.I.	OBS

АСЕКНА (Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре)

COURBIN	J.	COBS
MARCELLIN	A.P.	OBS
MBELLA MBELLA	S.P.	OBS
SAMAKE	W.	OBS
VEILLARD	A.	OBS

ВПП (Всемирная продовольственная программа)

ARROYO	C.	COBS
--------	----	------

ВСЕМИРНЫЙ БАНК

SCHLUMBERGER	C.	COBS
--------------	----	------

ДПП ООН (Департамент полевой поддержки ООН)

PETRUNOV	E.	OBS
----------	----	-----

ЕАБП (Европейское агентство по безопасности полетов)

GOUDOU	P.	COBS
VINCENT	J.	OBS

ЕВРОКОНТРОЛЬ (Европейская организация по безопасности воздушной навигации)

BAYRAKTUTAR	D.	OBS
BLAIZE	M.	OBS
LICU	A.	OBS
MCMILLAN	D.	OBS
MORSCHECK	H-J.	OBS
VAZQUEZ SANZ	J.	OBS

ЕК (Европейская комиссия)

DE VOS	K.	OBS
HOLELEI	H.	OBS
KAZATSAY	Z.	OBS
RATAJCZYK	M.	OBS

ЕКГА (Европейская конференция гражданской авиации)

AUER	A.	OBS
JONKER	J.	OBS
KIRK	P.	OBS

ИАОПА (Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов)

SHEEHAN	J.	COBS
---------	----	------

ИАТА (Международная ассоциация воздушного транспорта)

COMBER	M.	OBS
GLAESER	C.	OBS
MATSCHINGG	G.	OBS
SAYYED	R.	OBS
TREE	J.	OBS

ИККАИА (Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической отрасли)

AALDERS	L.	COBS
SCHMITT	C.	COBS
HEIJL	M.	OBS
JETTE	H.	OBS
KIHM	D.	OBS

MCVENES	T.	OBS
YOUNG	R.	OBS
ИФАЛПА (Международная федерация ассоциаций линейных пилотов)		
LIMÓN	C.	COBS
MCCARTHY	P.	IR
ADAMUS	D.	OBS
COUCHMAN	C.	OBS
SALAS	C.	OBS
ИФАТКА (Международная федерация ассоциаций диспетчеров УВД)		
BEADLE	A.	OBS
КАНСО (Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации)		
DAVID	J.	OBS
HOEVEN	E.	OBS
КОЕСНА (Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию)		
VARGAS	J.	OBS
КОСПАС-САРСАТ (Космическая система поиска аварийных судов – Слежение с помощью спутниковой поисково-спасательной системы)		
BERTOIA	C.	OBS
LEVESQUE	D.	OBS
ЛАКГА (Латиноамериканская комиссия гражданской авиации)		
OSPINA	M.	COBS
МАК (Межгосударственный авиационный комитет)		
MOROZOV	A.	COBS
DOROFEYEV	V.	OBS
FILATOV	A.	OBS
МСА (Международный совет аэропортов)		
GAMPER	D.	OBS
GITTERS	A.	OBS
МСДА (Международный совет деловой авиации)		
SPRUSTON	D.	COBS
CARR	D.	OBS
INGLETON	P.	OBS

ООН (Организация Объединенных Наций)

DIVOUNGUY	S.D.	CD
-----------	------	----

ФБП (Фонд безопасности полетов)

VOSS	W.	COBS
FRANCIS	R.	OBS

ACVFG (Группа членов семей жертв авиакатастроф)

EPHRAIMSON-ABT	H.	OBS
----------------	----	-----

ANAC (Национальное агентство гражданской авиации)

BA	O.M.	OBS
----	------	-----

COSCAP (Совместная разработка мероприятий по обеспечению безопасности и сохранению летной годности в эксплуатации)

CORMIER	L.	OBS
---------	----	-----

EAC-CASSOA (Агентство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации Восточноафриканского сообщества)

MAUGO	M.O.	COBS
-------	------	------

ECCAS (Экономическое сообщество центральноафриканских государств)

LIBEBELE	J-P.	COBS
----------	------	------

EU-ISIS (ЕС – Исследовательский институт интеграции систем)

THORSEN	P.	OBS
---------	----	-----

IFATSEA (Международная федерация ассоциаций по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения)

OUELLETTE	Y.	OBS
-----------	----	-----

IFHA (Международная федерация вертолетных ассоциаций)

YORK	D.	COBS
------	----	------

СОТРУДНИКИ ИКАО

ABEYRATNE	Ruwantissa	Сотрудник ИКАО
ALBERNY	Thierry	Сотрудник ИКАО
AWAN	Mokhtar	Сотрудник ИКАО
BARRETTE	Nicole	Сотрудник ИКАО
BARTON	Mike	Сотрудник ИКАО
BEGIN	John	Сотрудник ИКАО
BERNAL	Guillermo	Сотрудник ИКАО
CARY	Leslie	Сотрудник ИКАО
COLLINS	CJ	Сотрудник ИКАО
COOPER	Diana	Сотрудник ИКАО
COUTU	Alain	Сотрудник ИКАО
DE KOCK	André	Сотрудник ИКАО
DE LEÓN	Gustavo	Сотрудник ИКАО
DIALLO	Daniela	Сотрудник ИКАО
EKOTO	Romain	Сотрудник ИКАО
EUSSNER	Ansgar	Сотрудник ИКАО
EVANS	Anthony	Сотрудник ИКАО
EVANS DEMARIA	David	Сотрудник ИКАО
GALLEGO	Ruben	Сотрудник ИКАО
GARDILCIC	Drazen	Сотрудник ИКАО
GUERRERO	Fernando	Сотрудник ИКАО
GUITARRA	Fidel	Сотрудник ИКАО
HEFTBERGER	RoseMarie	Сотрудник ИКАО
HOHM	Michael	Сотрудник ИКАО
HOUMMADY	Mostafa	Сотрудник ИКАО
HUANG	Jiefang	Сотрудник ИКАО
JUN	Soo-ho	Сотрудник ИКАО
LAMOSA	Juan	Сотрудник ИКАО
LEPAGE	Andre	Сотрудник ИКАО
LEWTAS	David	Сотрудник ИКАО
LOW	Remington	Сотрудник ИКАО
LUONG	Quang Tan	Сотрудник ИКАО
MAIOLLA	Vaughn	Сотрудник ИКАО
MARTÍNEZ RODRÍGUEZ	Diego	Сотрудник ИКАО
MERENS	Marco	Сотрудник ИКАО
MILLAR	Michelle	Сотрудник ИКАО
MIR	Yahya	Сотрудник ИКАО
ORTIZ	Edward	Сотрудник ИКАО
PRETORIUS	Herman	Сотрудник ИКАО
SANDER-FISCHER	Wolfgang	Сотрудник ИКАО
STRATHDEE	James	Сотрудник ИКАО
SUÁREZ	Sofia	Сотрудник ИКАО
SUDARSHAN	Hindupur	Сотрудник ИКАО
TEO	Gim Thong	Сотрудник ИКАО
THORNE	Linnel	Сотрудник ИКАО
VERNHES	Cécile	Сотрудник ИКАО

WAFFO	Jean Claude	Сотрудник ИКАО
WANG	Yong	Сотрудник ИКАО
WANG	Yuanzheng	Сотрудник ИКАО
SÁNCHEZ GUTIERREZ	Abelardo	Консультант

ОРГАНИЗАТОРЫ КОНФЕРЕНЦИИ

KOBEN GONZÁLEZ	R.	Президент Совета
BENJAMIN	R.	Генеральный секретарь
BONILLA	Adriana	Сотрудник ИКАО
CHOUHA	Fabiola	Сотрудник ИКАО
COOPER	Diana	Сотрудник ИКАО
COOPER	Denise	Сотрудник ИКАО
COSTA	Marcus	Сотрудник ИКАО
DEFALQUE	Henry	Сотрудник ИКАО
FATTAH	Yuri	Сотрудник ИКАО
FOX	Mitchell	Сотрудник ИКАО
GALOTTI	Vince	Сотрудник ИКАО
GNEHM	Elizabeth	Сотрудник ИКАО
GOURDJI	Henry	Сотрудник ИКАО
GRAHAM	Nancy	Сотрудник ИКАО
GUIANG	Arlene	Сотрудник ИКАО
ILLSON	John	Сотрудник ИКАО
LANE	Donna	Сотрудник ИКАО
MACFARLANE	Richard	Сотрудник ИКАО
MARIN	Miguel	Сотрудник ИКАО
MERENS	Marco	Сотрудник ИКАО
MORIN	Sharron	Сотрудник ИКАО
RAMOS	Miguel	Сотрудник ИКАО
THORMODSSON	Thormodur	Сотрудник ИКАО
WILKINSON	David	Сотрудник ИКАО
LAMY	Paul	Консультант

ПОВЕСТКА ДНЯ КОНФЕРЕНЦИИ С ПОЯСНИТЕЛЬНЫМИ ПРИМЕЧАНИЯМИ

Общие положения. Тема 1 носит информативный характер и призвана обеспечить рассмотрение на Конференции аспектов безопасности полетов в более широком контексте. Темы 2 и 3 носят исполнительный характер и предполагают принятие обязательств и выработку необходимых рекомендаций для эффективного и результативного осуществления ИКАО, государствами и отраслью основных видов деятельности.

ТЕМА 1. ОСНОВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ АВИАЦИИ В ГЛОБАЛЬНОМ МАСШТАБЕ

Международная гражданская авиация по-прежнему является самым безопасным видом транспорта, осуществляющего массовые перевозки, и одной из самых надежных производственных систем в истории промышленности. Достигнутые уровни безопасности полетов предъявляют повышенные требования к авиации и ее организационным структурам относительно поддержания и повышения этих уровней. Это обуславливает необходимость использования новых подходов к управлению безопасностью полетов и рассмотрения авиационными организациями вопроса о разработке процедур, позволяющих реализовать эти новые подходы. Совместное использование новых подходов и пересмотренных организационных процедур управления безопасностью полетов является основой повышения достигнутых международной гражданской авиацией высоких уровней безопасности полетов.

Вопрос 1.1. Рамки деятельности ИКАО в области безопасности полетов

ИКАО в комплексе пересмотрела свои внутренние процедуры, ставя своей целью обеспечение безопасности полетов и устойчивости деятельности международной гражданской авиации. В настоящее время завершается разработка внутреннего процесса принятия решений в области безопасности полетов, основанного на системном подходе, в рамках которого используются совокупные данные о безопасности полетов, а контроль осуществляется посредством показателей эффективности. ИКАО предприняла эту попытку, чтобы показать пример и задействовать практику управления безопасностью полетов, аналогичную практике, которой надлежит пользоваться государствам и отрасли. При рассмотрении этого вопроса повестки дня будет представлен общий обзор рамок деятельности ИКАО в области безопасности полетов, а также информация об относительных функциях и взаимосвязи этих рамок с реализуемыми в настоящее время инициативами, такими как Глобальный план обеспечения безопасности полетов, Глобальная "дорожная карта" обеспечения безопасности полетов и региональные группы по обеспечению безопасности полетов; кроме того, участникам Конференции будет представлена информация о внутреннем процессе управления безопасностью полетов (ISMP) ИКАО и предложено одобрить эти рамки и дополняющий их процесс ISMP.

Вопрос 1.2. Эволюция программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов

Цель Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УПКБП ИКАО) заключается в повышении уровня безопасности полетов в глобальном масштабе на основе проведения регулярных проверок Договаривающихся государств для определения возможностей государств по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов. В рамках УПКБП ИКАО используется

всеобъемлющий системный подход, на основе которого проводятся проверки обеспечения соответствия требованиям. Продолжение реализации УППКБП ИКАО после 2010 года в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) предусматривает расширение масштабов оценки степени соответствия за счет использования подхода, основанного на управлении факторами риска для безопасности полетов. Конференции будет представлен доклад об эволюции программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, в котором особое внимание будет уделено переходу от проведения периодических проверок на соответствие требованиям к непрерывному мониторингу факторов риска для безопасности полетов и рассмотрены аспекты перехода к использованию МНМ на практике.

ТЕМА 2. УПРЕЖДАЮЩИЙ ПОДХОД К УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

Соблюдение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) было и будет краеугольным камнем обеспечения безопасности полетов международной гражданской авиации. Тем не менее при достигнутых уровнях безопасности полетов международной гражданской авиации становится все труднее придерживаться подхода к управлению безопасностью полетов, всецело основанного на соблюдении нормативных положений. Директивный подход важно дополнить подходом, основанным на эффективности. Исходным примером такого основанного на эффективности подхода является внедрение систем управления безопасностью полетов (СУБП), предназначенных для отрасли. В настоящее время такой подход начинает применяться в государствах в рамках государственной программы по безопасности полетов (ГПБП).

Вопрос 2.1. Управление переходом к внедрению государственной программы по безопасности полетов (ГПБП)

Государственная программа по безопасности полетов (ГПБП) представляет собой систему управления безопасностью полетов в рамках государства. ГПБП обеспечивает возможность применения государствами и организациями гражданской авиации двух основных принципов управления безопасностью полетов в ходе выполнения своих обязательств по обеспечению безопасности полетов, т. е. управление факторами риска для безопасности полетов (SRM) и гарантия безопасности полетов (SA). ГПБП также определяет структурные рамки, позволяющие государству и поставщикам авиационного обслуживания в государстве более эффективно принимать совместные меры по устранению проблем в области безопасности полетов. В рамках этого вопроса повестки дня участникам Конференции предстоит согласовать "перечень" конкретных видов деятельности ИКАО и государств и, при необходимости, региональных организаций по надзору за безопасностью полетов, гарантирующих надежный переход к внедрению ГПБП.

Вопрос 2.2. Связь между ГПБП и механизмом непрерывного мониторинга (МНМ)

Механизм непрерывного мониторинга (МНМ), предусмотренный Универсальной программой ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП ИКАО), является составным элементом одной из наиболее важных программ обеспечения безопасности полетов ИКАО. МНМ будет предусматривать разработку и внедрение онлайн-системы представления и управления данными, которая позволит ИКАО на постоянной основе отслеживать возможности Договаривающихся государств по осуществлению надзора за безопасностью полетов, используя для этого гармонизированный и согласованный подход, ориентированный на оценку уровня безопасности авиационной деятельности и возможностей в области управления безопасностью полетов. Основопологающие принципы

управления безопасностью полетов, предусмотренные ГПБП, позволяют принимать упреждающие меры, результатом которых станет получение информации о безопасности полетов из ряда источников, которые будут использоваться в рамках МНМ совместно с другими источниками данных о безопасности полетов для получения четкого, точного и актуального представления о состоянии государственных систем надзора за безопасностью полетов. Таким образом, МНМ можно рассматривать в качестве средства контроля за выполнением ГПБП в будущем. Несмотря на наличие тесной взаимосвязи между ГПБП и МНМ, они являются различными программами. В рамках этого вопроса повестки дня будет рассмотрена взаимосвязь между ГПБП и МНМ и участникам Конференции потребуется выработать согласованное мнение относительно направления будущей деятельности.

Вопрос 2.3. Обмен информацией о безопасности полетов

По этому вопросу повестки дня Конференции будет представлена обзорная информация об имеющихся в распоряжении международной гражданской авиации базах данных по безопасности полетов и информационных системах, а участникам будет предложено рассмотреть и согласовать характер и объем подлежащих обмену данных и информации о безопасности полетов, в том числе критерии их отбора, а также необходимость в конкретном сотрудничестве с отраслью. Для государств и поставщиков обслуживания государственная программа по безопасности полетов (ГПБП) и система управления безопасностью полетов (СУБП) являются средствами управления безопасностью полетов. Системы основаны на оценке показателей. В этой связи в рамках ГПБП и СУБП необходимо обеспечить постоянный приток данных о безопасности полетов для оценки того, насколько деятельность по управлению факторами риска для безопасности полетов (SRM) и обеспечению гарантии безопасности полетов (SA) отвечает поставленным целям. Без постоянного притока данных о безопасности полетов ГПБП или СУБП функционировать не смогут.

Вопрос 2.4. Защита источников информации о безопасности полетов

Данный вопрос повестки дня тесно увязан с вопросом 2.3 повестки дня, указанным выше. В рамках международной гражданской авиации наличие данных о безопасности полетов не является проблемой. Проблема заключается в обеспечении постоянного притока данных о безопасности полетов из надежных источников и их защите от ненадлежащего использования, что является важным фактором, позволяющим на постоянной основе получать данные о безопасности полетов в целях реального совершенствования процесса управления безопасностью полетов в рамках международной гражданской авиации. Основной принцип заключается в том, чтобы уровень защиты соотносился с характером данных, поступающих из каждого источника, и чтобы такая защита не нарушала процесс управления правовыми системами государств и их применения. В ходе обсуждения этого вопроса повестки дня будут затронуты аспекты смещения акцентов в рамках реализуемых инициатив и Конференции будет предложено принять решение по конкретным предложениям ИКАО и государств и, при необходимости, региональных организаций по надзору за безопасностью полетов, касающимся всех соответствующих аспектов защиты источников информации о безопасности полетов.

Вопрос 2.5. Внедрение новых процессов управления безопасностью полетов

Впервые вопрос о необходимости разработки нового приложения, посвященного процессам управления безопасностью полетов, обсуждался на Конференции генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в области безопасности полетов (DGCA/06), проходившей в ИКАО в марте 2006 года. В результате последующих действий, предпринятых Советом и Аэронавигационной комиссией, был сделан вывод о том, что на тот

момент у ИКАО не было достаточных оснований для разработки нового приложения, посвященного процессам управления безопасностью полетов. Недавние события в ИКАО, государствах и отрасли, связанные с деятельностью по управлению безопасностью полетов в рамках ориентированного на эффективность подхода, служат весомой основой для повторного рассмотрения вопроса о необходимости разработки нового приложения, посвященного процессам управления безопасностью полетов, который первоначально был поднят на Конференции DGCA/06. В рамках этого вопроса повестки дня будет представлена информация о проведенных в ИКАО подготовительных работах и рассмотрена необходимость разработки нового приложения по управлению безопасностью полетов, основой содержания которого станут положения ГПБП ИКАО.

ТЕМА 3. ДРУГИЕ ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Вопрос 3.1. Гармонизация правил и процедур в целях решения других проблем безопасности полетов

Конференции будет предложено принять обязательства относительно мер, направленных на то, чтобы обладателям сертификатов не приходилось соблюдать множество похожих, но все же различных требований, предусмотренных многообразными действующими правилами сертификации, что позволит уменьшить административное и финансовое бремя обладателей сертификатов, например утвержденных организаций по техническому обслуживанию (АМО), обладателей сертификатов типа и утвержденных учебных организаций (АТО), учитывая при этом потенциальные последствия для безопасности полетов, обусловленные этим бременем.

Вопрос 3.2. Инициативы в области безопасности полетов, вызванные недавними авиационными происшествиями

В рамках этого вопроса Конференция рассмотрит проблемы безопасности полетов, связанные с недавними авиационными происшествиями. Это включает совершенствование поиска и спасания, подготовку персонала и восстановление данных об авиационных происшествиях в тех случаях, когда авиационные происшествия происходят над открытым морем и в других удаленных или недоступных районах. Конференция также рассмотрит вопрос о совершенствовании нынешней практики и процедур, связанных с контрольными перечнями операций в кабине летного экипажа и конфигурацией воздушного судна, как составных компонентов управления безопасностью полетов.

Вопрос 3.3. Другие вопросы, связанные с безопасностью полетов

Конференция рассмотрит любые другие вопросы, считающиеся важными в свете эксплуатационного опыта, накопленного в последние годы.

— — — — —

ГРАФИК РАБОТЫ

ЗАСЕДАНИЕ	ВРЕМЯ	ПОНЕДЕЛЬНИК, 29 МАРТА 2010 ГОДА	ВТОРНИК, 30 МАРТА 2010 ГОДА	СРЕДА, 31 МАРТА 2010 ГОДА	ЧЕТВЕРГ, 1 АПРЕЛЯ 2010 ГОДА
1	9:30–10:45	СЕМИНАР ПЕРЕД КОНФЕРЕНЦИЕЙ 1. Презентация ИКАО о СУБП и ГПБП 2. Презентация ИКАО о МНМ 3. Опыт государств в области СУБП/ГПБП Докладчик: будет указан позже	2. Упреждающий подход к управлению безопасностью полетов 2.1. Управление переходом к внедрению государственной программы по безопасности полетов	2.5. Внедрение новых процессов управления безопасностью полетов	<ul style="list-style-type: none"> Утверждение выводов и рекомендаций
10:45 – 11:15 ПЕРЕРЫВ НА КОФЕ					
2	11:15–12:30	4. Опыт государств в области СУБП/ГПБП Докладчик: будет указан позже 5. Опыт государств в области СУБП/ГПБП Докладчик: будет указан позже 6. Опыт государств в области СУБП/ГПБП Докладчик: будет указан позже	2.2. Связь между ГПБП и МНМ	3. Другие проблемы безопасности полетов 3.1. Гармонизация правил и процедур в целях решения других проблем безопасности полетов	<ul style="list-style-type: none"> Утверждение выводов и рекомендаций (продолжение) Прочие вопросы Закрытие
12:30 – 14:00 ОБЕДЕННЫЙ ПЕРЕРЫВ					
3	14:00–15:15	КОНФЕРЕНЦИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ 2010 ГОДА <ul style="list-style-type: none"> Официальное открытие 	2.3. Обмен информацией о безопасности полетов	3.2. Инициативы в области безопасности полетов, вызванные недавними авиационными происшествиями	
15:15 – 15:45 ПЕРЕРЫВ НА КОФЕ					
4	15:45–17:00	– Презентация о состоянии безопасности полетов в мире 1. Основа обеспечения безопасности полетов авиации в глобальном масштабе 1.1. Рамки деятельности ИКАО в области безопасности полетов 1.2. Эволюция программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов	2.4. Защита источников информации о безопасности полетов	3.3. Другие вопросы, связанные с безопасностью полетов	
Вечерние мероприятия 18:00 – 20:00		Прием			

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ДИСКУССИЙ

Открытие Конференции

1. Г-н Роберто Кобе Гонсалес, Президент Совета ИКАО, выступая в качестве исполняющего обязанности председателя, объявил Конференцию открытой.
2. Президент отметил, что на момент открытия Конференции зарегистрировались делегаты из 110 Договаривающихся государств и наблюдатели, представляющие 28 международных организаций, в результате чего общее количество участников составило 430 человек.

Представление сотрудников Секретариата ИКАО

3. Г-жа Нэнси Грэм, директор Аэронавигационного управления, представила Генерального секретаря г-на Раймона Бенжамена, других директоров Секретариата, региональных директоров и сотрудников Секретариата ИКАО, которые будут оказывать помощь в проведении Конференции.

Выборы председателя Конференции

4. По предложению главы делегации Австралии, поддержанному главой делегации Камеруна, председателем Конференции путем аккламации был избран г-н Раду Мирча Берчану (Румыния).
5. По предложению главы делегации Объединенных Арабских Эмиратов, поддержанному главой делегации Бразилии, заместителем председателя Конференции путем аккламации был избран д-р Гарольд Олусегун Демурен (Нигерия).

Принятие повестки дня и утверждение графика работы

6. Конференция приняла повестку дня, предложенную в добавлении А к документу HLSC 2010-WP/1 Revised.
7. Соответственно Конференция утвердила график работы, приводимый в добавлении В к документу HLSC 2010-WP/1 Revised. Надлежащим образом был принят к сведению регламент Конференции, предложенный в добавлении С к документу.

Представление директором Аэронавигационного управления информации о состоянии безопасности полетов авиации в глобальном масштабе

8. По просьбе председателя директор Аэронавигационного управления от имени ИКАО представила информацию о состоянии безопасности полетов авиации в глобальном масштабе. В ходе презентации (текст размещен на веб-сайте Конференции) директор предложила Конференции:
 - дать рекомендацию относительно эволюции механизма непрерывного мониторинга;

- оказать помощь в переходе к внедрению государственной программы по безопасности полетов;
- дать необходимую рекомендацию, обеспечивающую возможность свободного обмена информацией о безопасности полетов;
- рассмотреть альтернативные варианты для государств с различными достигнутыми уровнями безопасности полетов.

ТЕМА 1. ОСНОВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ АВИАЦИИ В ГЛОБАЛЬНОМ МАСШТАБЕ

Вопрос 1.1. Рамки деятельности ИКАО в области безопасности полетов HLSC 2010-WP/2,16 и 45 HLSC 2010-IP/22

9. На рассмотрение Конференции был представлен документ HLSC 2010-WP/2, озаглавленный "Рамки деятельности ИКАО в области безопасности полетов". Этому вопросу также посвящены два рабочих документа (WP/16 и 45), представленные соответственно Испанией от имени ЕС и входящих в его состав государств-членов, другими государствами – членами ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ и МСДА. С этим вопросом также тесно связан один информационный документ IP/22, представленный МСА.

10. Участники Конференции отметили, что в документе WP/2 содержится информация о том, что в настоящее время ИКАО занимается пересмотром организационных процессов в целях управления безопасностью полетов и обеспечения устойчивого развития международной гражданской авиации. В ходе последующей дискуссии делегаты высказали широкую поддержку переходу к механизму непрерывного мониторинга, предусмотренному Универсальной программой проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов; продолжению внедрения государственных программ по безопасности полетов и систем управления безопасностью полетов; разработке глобальной системы обмена информацией о безопасности полетов; созданию региональных организаций по контролю за безопасностью полетов; и созданию региональных групп по безопасности полетов.

11. Делегаты одобрили переход к процессу принятия решений на основе данных, однако отметили, что информация, предоставляемая ИКАО в рамках реализации государственных программ по безопасности полетов, будет иметь критическое значение и что для удовлетворения потребности в такой информации необходимо пересмотреть Глобальный план обеспечения безопасности полетов, включая предусмотренные им глобальные инициативы в области безопасности полетов. Было также подчеркнуто, что приоритетное внимание следует уделить мерам глобального, а не регионального характера.

12. Увязывая документ WP/2 с WP/16 в части, касающейся создания глобальной системы обмена информацией о безопасности полетов, один делегат обратил внимание на трудность проведения анализа первичных данных о происшествиях/инцидентах на глобальном уровне. Было высказано мнение о том, что более реалистичным было бы проведение анализа первичных данных государственными организациями и представление государствами в ИКАО информации, подготовленной на основе анализа этих данных.

13. В духе обмена информацией делегаты поддержали предложение о необходимости обеспечения транспарентности информации для пассажиров; по мнению ИКАО, это предложение

носит очень прогрессивный характер и отражает моральную потребность в создании такой системы информирования общественности.

14. В ходе обсуждения была отмечена необходимость объединения стратегии обеспечения безопасности полетов деловой авиации с Глобальным планом обеспечения безопасности полетов и государственными программами по безопасности полетов, поскольку инициативы в области обеспечения безопасности полетов деловой авиации совместимы с концепциями предлагаемых рамок деятельности в области безопасности полетов. Для учета данных деловой авиации делегаты призвали признать наличие различных видов авиации и необходимость учета особых характеристик, отметив при этом, что деловая авиация, в частности, располагает готовыми системами, способными внести свой вклад в процесс анализа состояния безопасности полетов на глобальном уровне.

15. Подводя итог дискуссии, председатель отметил общую поддержку рамок деятельности ИКАО в области безопасности полетов, обратив внимание на высокий уровень информации о безопасности полетов и первоначальной поддержки предложения о разработке нового приложения, посвященного процессам обеспечения безопасности полетов, которое будет обсуждаться в рамках вопроса 2.5.

**Вопрос 1.2. Эволюция программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
HLSC 2010-WP/3, 18, 28, 55, 61 Revised, 76 Revised**

16. На рассмотрение Конференции был представлен документ HLSC 2010-WP/3 под названием "Всеобъемлющий системный подход к реализации Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Результаты проверок и продолжение реализации Программы после 2010 года в рамках механизма непрерывного мониторинга". Этот вопрос также рассматривался в документе WP/18, представленном Испанией от имени Европейского Союза и его государств-членов, другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛем, документе WP/28, представленном Австралией, документе WP/55, представленном Бразилией, документе WP/61, представленном Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА), и в документе WP/76 Revised, представленном Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА).

17. Было признано, что Универсальная Программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) является крупным достижением в деле повышения уровня безопасности полетов и определяет меры оценки возможностей государств по осуществлению контроля и выявлению областей деятельности, требующих улучшения. Несмотря на полную поддержку внедрению механизма непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках УППКБП, несколько делегатов выразили обеспокоенность тем, что предусмотренный ИКАО двухлетний переходный период может не дать государствам достаточного времени для подготовки, и высказались за предоставление более длительного переходного периода. Однако другие делегации считали, что переходный период не должен постоянно продлеваться, поскольку это может поставить под угрозу выгоды и эффективность в области безопасности полетов, обеспечиваемые МНМ. Некоторые делегаты указали, что поскольку переход предусматривает гибкость в отношении возможностей государств по внедрению МНМ, данный двухлетний период следует одобрить. Было также отмечено, что Совету ИКАО следует представлять доклады о ходе разработки МНМ и что он должен определить, есть ли необходимость в продлении переходного периода.

18. В связи с этими замечаниями и опасениями было уточнено, что в рамках УППКБП уже собран значительный объем данных в ходе проведения проверок в соответствии со всеобъемлющим системным подходом (ВСП). Участие государств в предоставлении данных заключается лишь в обновлении существующих вопросников об авиационной деятельности государства (SAAQ) и планов мероприятий по устранению недостатков (ПМУН), а также в назначении национального координатора по непрерывному мониторингу (NCMC). Было отмечено, что предоставляемая программой ГПБП информация не имеет важного значения для функционирования МНМ, но способствует проведению более полного обзора возможностей государств по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов. Было подчеркнуто, что в рамках МНМ деятельность будет осуществляться с учетом конкретных потребностей каждого государства, что будет обеспечивать эффективное использование информации, собранной во время предыдущих проверок в соответствии с ВСП, и, следовательно, оптимальное использование ресурсов ИКАО и государств. Было также уточнено, что во время переходного периода в рамках УППКБП будут осуществляться скоординированные ИКАО миссии по валидации (ICVM) в целях подтверждения достигнутого прогресса в реализации РМУН и что будет разработан целый ряд индивидуальных стратегий вмешательства с учетом конкретных ситуаций в государствах. После переходного периода проверки в рамках ВСП, при необходимости, будут возобновляться, а принцип транспарентности, применяемый в настоящее время в рамках ВСП УППКБП, будет применяться и дальше в рамках МНМ УППКБП.

19. Делегаты одобрили представленные уточнения и высказались за применение осторожного, обоснованного и гибкого подхода. В этой связи была отмечена потребность в ясном инструктивном материале по МНМ на всех официальных языках, а также необходимость предоставления Организацией дополнительной и более подробной информации, позволяющей государствам оценить будущие потребности в финансовых и людских ресурсах.

20. Была поддержана идея о том, что в соответствии с МНМ существующие в государствах конкретные договоренности могут потребовать назначения более чем одного NCMC. Делегаты также выразили поддержку в отношении таких региональных партнерств и инициатив в области безопасности полетов, как COSCAP. Принято к сведению наличие отраслевых программ по осуществлению мониторинга за состоянием безопасности полетов, а также возможность государств оценивать такие программы в целях поддержки их деятельности по осуществлению контроля.

21. Подводя итоги обсуждения, председатель отметил единодушную поддержку МНМ УППКБП. В связи с выраженной обеспокоенностью по поводу продолжительности переходного периода председатель указал, что Совету будут регулярно представляться текущие доклады. При необходимости, для завершения переходного периода будет предоставлено дополнительное время. Председатель отметил, что информация о безопасности полетов, получаемая от региональных и международных организаций, будет учитываться в рамках МНМ и что процедурами предусматривается назначение более чем одного NCMC, при необходимости. В связи с замечаниями о том, что государствам требуется больше информации относительно перехода, председатель подтвердил, что ИКАО предоставит государствам подробную информацию о плане перехода к МНМ до 37-й сессии Ассамблеи, запланированной на сентябрь – октябрь 2010 года.

ТЕМА 2. УПРЕЖДАЮЩИЙ ПОДХОД К УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ**Вопрос 2.1. Управление переходом к внедрению государственной программы по безопасности полетов (ГПБП)****HLSC 2010-WP/4, 14, 19, 46, 48, 51, 56, 59 63, 64 и 68****IP/2, 3 Revised, 5, 6, 8, 10 Revised, 13 и 18**

22. На рассмотрение Конференции был представлен документ HLSC 2010-WP/4, озаглавленный "Управление переходом к внедрению государственной программы по безопасности полетов (ГПБП)". Этот вопрос также рассматривается в 10 рабочих документах (WP/14, 19, 46, 48, 51, 56, 59, 63, 64 и 68), представленных, соответственно, Китаем, Испанией (от имени ЕС и его государств-членов), другими государствами – членами ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем; МСДА; Китаем; Чили; Бразилией; КАНСО; Японией; Канадой и Республикой Корея. С данным вопросом также связаны 8 информационных документов (IP/2, 3 Revised, 5, 6, 8, 10 Revised, 13 и 18), представленные соответственно Колумбией, Испанией (от имени ЕС и его государств-членов), другими государствами – членами ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем; Соединенными Штатами Америки, Австралией; АКСА-КОСЕСНА; Индонезией и Секретариатом ИКАО.

23. Делегаты в целом поддержали ряд предлагаемых в п.4.2 документа WP/4 мероприятий, направленных на организацию поэтапного перехода к использованию ГПБП. По мнению делегатов, для осуществления такого перехода потребуется дополнить традиционную прескриптивную систему регулирования подходом, основанным на характеристиках. Один делегат отметил, что ГПБП вносит значительные изменения в существующую практику в части выполнения государствами своих обязательств в области безопасности полетов, особенно в том, что касается разработки национальных правил управления безопасностью полетов и показателей деятельности в области безопасности полетов (SPI). Еще один делегат выразил обеспокоенность трудностями, с которыми сталкиваются государства и поставщики обслуживания при разработке SPI, а также в связи с тем, что такие показатели должны отражать их конкретные проблемы в сфере безопасности полетов. В этой связи было предложено, чтобы ИКАО провела работу с государствами на национальном и региональном уровнях в целях определения единой методики выработки SPI.

24. В ходе дискуссии несколько делегатов изложили проблемы в сфере безопасности полетов, с которыми сталкиваются государства при внедрении своих ГПБП. Один делегат остановился на проблемах внедрения эффективной системы отчетности по безопасности полетов и подчеркнул важность наличия необходимой политики контроля за исполнением для поддержки такой системы. В целом было признано, что для сбора данных необходимо выработать открытую культуру отчетности. Делегаты также заявляли о необходимости подготовки подробного инструктивного материала, посвященного определению приемлемого уровня безопасности полетов, поскольку для этого потребуются значительные объемы информации по безопасности полетов.

25. Один делегат отметил особые трудности, связанные с необходимостью иметь одного или нескольких ответственных за ГПБП в условиях децентрализации, а также связь между двумя ролями государства как регулирующего органа и поставщика обслуживания. Была высказана просьба к ИКАО дополнительно проанализировать данный вопрос.

26. Наметилось общее согласие с необходимостью поэтапного подхода к внедрению ГПБП, особенно в связи с тем, что соответствующие объемы работ могут создать трудности в

некоторых государствах. С другой стороны, была в целом признана ценность обмена опытом и уроками, накопленными государствами в процессе внедрения ими своих ГПБП.

27. В этой связи ИКАО было предложено продемонстрировать свою ведущую роль в содействии обмену имеющейся информацией по внедрению СУБП и ГПБП и, по возможности, создать исследовательскую группу для разработки инструктивного материала по внедрению ГПБП. Была высказана также просьба о том, чтобы она использовала, когда это возможно, региональные органы для контроля за ходом внедрения ГПБП в соответствующих регионах.

28. Подводя итоги обмена мнениями, председатель отметил, что государствам требуется поэтапный переход к внедрению ГПБП, позволяющий учитывать наилучшую отраслевую практику и стандарты при разработке методики для определения показателей деятельности в области безопасности полетов и приемлемого уровня безопасности полетов, связанных с ГПБП. Он также отметил необходимость подготовки дополнительного инструментария и инструктивного материала, а также обмена опытом и уроками, накопленными на национальном и региональном уровнях, в ходе разработки и внедрения ГПБП.

Вопрос 2.2. Связь между ГПБП и механизмом непрерывного мониторинга (МНМ), HLSC 2010-WP/5, 31, 37

29. На рассмотрение Конференции был представлен документ HLSC 2010-WP/5, озаглавленный "Связь между государственной программой по безопасности полетов (ГПБП) и механизмом непрерывного мониторинга (МНМ)". Этот вопрос также рассматривался в рабочих документах WP/31 и WP/37, представленных Соединенными Штатами Америки.

30. В ходе обсуждения отмечались взаимовыгодные связи между государственными программами по безопасности полетов (ГПБП) и механизмом непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП, в частности по той причине, что информация о безопасности полетов, полученная в рамках одной программы, расширяет возможности другой. Кроме того, отмечалось, что проводимая в рамках МНМ УППКБП должна включать инструменты, позволяющие определить, существуют ли эффективные механизмы выявления опасных ситуаций и контроль риска, которые облегчают принятие решений по системному управлению безопасностью полетов. Была высказана поддержка работе, проделанной Группой международного сотрудничества по международному управлению безопасностью полетов в целях создания структурной основы для дальнейшей разработки методологии определения показателей эффективности обеспечения безопасности полетов.

31. Представляя краткое изложение высказанных мнений, председатель заявил, что для эффективного внедрения ГПБП необходимо обеспечить постоянный приток информации о безопасности полетов для поддержки проведения оценки риска безопасности полетов и управления им. Председатель настоятельно предложил государствам взять на себя обязательство оказывать поддержку ГПБП и МНМ в процессе того, как эти программы будут с течением времени развиваться и дорабатываться. Кроме того, председатель подтвердил высказанное мнение о том, что обмен информацией, инициируемый ГПБП и МНМ, потребует разработки подборки общих показателей обеспечения безопасности полетов и что совместное использование информации о безопасности полетов послужит укреплению этих связанных между собой и взаимодополняющих программ.

Вопрос 2.3. Обмен информацией о безопасности полетов
HLSC 2010-WP/6, 12, 20 Revised, 21, 29, 41, 47 Revised, 50, 62 Revised, 74 и 78 Revised
HLSC 2010-IP/7, 21 Revised

32. На рассмотрение Конференции были представлены документ HLSC 2010-WP/6, озаглавленный "Предложение относительно совместного использования информации, касающейся безопасности полетов" и HLSC 2010-WP/12, озаглавленный "Совершенствование политики транспарентности ИКАО: обмен информацией и ее транспарентное, последовательное и правомерное использование". Эти вопросы рассматриваются также в документах: WP/20 и 21, представленных Испанией от имени Европейского союза и его государств-членов, другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛем; WP/29, представленном Австралией; WP/41, представленном Соединенными Штатами Америки; WP/50, представленном Японией; WP/74, представленном Сингапуром; WP/62, представленном АКГА от имени государств Африки; WP/47, представленном ИАОПА; и WP/78, представленном ИАТА. Вопросу 2.3 посвящены также два информационных документа: IP/7, представленный Соединенными Штатами Америки, и IP/21, представленный Новой Зеландией.

33. Все выступавшие поддержали высказанное в рабочих документах мнение о том, что обмен информацией о безопасности полетов и обеспечение ее транспарентности имеют жизненно важное значение. По многим документам проходит мысль о необходимости обеспечения свободного потока информации, которая может использоваться для оценки рисков для безопасности полетов и выработки соответствующих ответных действий. Было признано, что для проведения анализа данных о безопасности полетов необходимо использовать единые показатели, и решительно поддержано предложение о создании ИКАО группы экспертов для разработки таких показателей. Подчеркивалась также важность использования единой классификации. Высказывалось также мнение о том, что ИКАО будет трудно управляться с огромным объемом данных, которые будут собираться в рамках государственных программ по безопасности полетов.

34. Важнейшим фактором в отношении обмена информацией является необходимость ясного понимания того, каким образом и кому должна предоставляться информация о безопасности полетов, а также как должна использоваться такая информация. Правовые аспекты обмена информацией, как было признано, представляют собой важную область, требующую изучения. Была поддержана изложенная в документе WP/29 концепция рамок сбора и распространения информации, а также указанная в документе WP/62 концепция кодекса поведения, который будет являться руководством по должному обмену информацией справедливым и единообразным образом в интересах достижения конечной цели обеспечения безопасности полетов. Идея разработки кодекса поведения нашла широкую поддержку.

35. Ключевым фактором с точки зрения транспарентного использования информации о безопасности полетов является то, что она не должна использоваться в ненадлежащих целях, в том числе в целях получения экономических преимуществ, что, как было отмечено, противоречит положениям статьи 44 Чикагской конвенции. Была выражена обеспокоенность по поводу изложенного в документе WP/12 предложения об увязке выдачи трехбуквенных условных обозначений с состоянием безопасности полетов в государстве, поскольку это считалось неуместным; Конференция не смогла прийти к выводу относительно этого предложения.

36. Было подчеркнута важное значение оказания помощи государствам, испытывающим трудности в сфере безопасности полетов, и осуществляемые государствами и

организациями проекты технического сотрудничества рассматривались как оказывающие позитивное влияние.

37. Подводя итоги обсуждения, председатель отметил основные затронутые вопросы:

- a) ИКАО следует координировать интеграцию информации о безопасности полетов, предоставляемой международным сообществом, и, при необходимости, распространение аналитической информации, касающейся безопасности полетов;
- b) ИКАО следует образовать группу экспертов для рассмотрения вопроса об определении и согласовании показателей безопасности полетов, связанных с ними требований к данным и процессов анализа данных;
- c) ИКАО, государствам и всем заинтересованным сторонам следует обеспечивать, чтобы принимаемые ими меры по повышению уровня безопасности полетов, в том числе относящиеся к иностранным эксплуатантам, базировались на последовательных показателях безопасности полетов;
- d) ИКАО следует разработать кодекс поведения, касающийся обмена информацией о безопасности полетов, в целях обеспечения использования такой информации исключительно в интересах повышения уровня безопасности полетов, а не в ненадлежащих целях, в том числе в целях получения экономических преимуществ;
- e) ИКАО следует определить меры повышения прозрачности, в том числе:
 - 1) каким образом можно обмениваться информацией о значительных проблемах в области безопасности полетов (SSC) с такими заинтересованными сторонами, как международные организации, региональные группы по безопасности полетов, эксплуатанты, аэропорты и поставщики обслуживания;
 - 2) каким образом информация о SSC может доводиться до сведения широкой публики так, чтобы она могла принимать обоснованные решения относительно безопасности воздушных перевозок.

**Вопрос 2.4. Защита источников информации о безопасности полетов
HLSC 2010-WP/7, 22, 30 Revised, 44, 58, 66, 72, 77 Revised и 79
IP/21 Revised**

38. На рассмотрение Конференции был представлен документ HLSC 2010-WP/7, озаглавленный "Укрепление безопасности полетов посредством защиты критически важной с точки зрения безопасности полетов информации". К рассматриваемой теме имеют отношение также рабочие документы WP/22, 30 Revised, 44, 58, 66, 72, 77 Revised и 79, представленные Испанией (от имени ЕС и его государств-членов), другими государствами – членами ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем; Австралией; ИФАЛПА; КАНСО и ИФАТКА; Сингапуром; ИАТА; Соединенными Штатами Америки. С данным вопросом повестки дня связан также один информационный документ (IP/21 Revised), представленный Новой Зеландией.

39. Что касается важного значения информации в условиях использования характеристик безопасности полетов, то делегаты говорили о необходимости в доверии при защите информации о безопасности полетов от ненадлежащего использования авиационными организациями и проведения различия в отношении того, где и когда необходимо защищать данные/информацию/сведения по безопасности полетов от ненадлежащего использования. Делегаты признали, что для налаживания свободного потока информации в целях анализа необходимо выработать наилучшую практику для защиты информации о безопасности полетов. Исключительно важно обеспечивать защиту добровольных данных, соизмерять степень защиты с характером представляемых данных, но критически важно также обеспечивать прозрачность анализа данных. Предлагалось также отслеживать выполнение рекомендаций по итогам расследований происшествий и инцидентов, а также контролировать и подтверждать эффективность их реализации.

40. Делегаты призвали проанализировать положения п. 5.1.2 и дополнения Е в Приложении 13 на предмет сферы охвата и последовательности, исходя из предположения о том, что статус некоторых элементов дополнения Е может быть повышен до уровня SARPS. Делегаты отмечали необходимость обновления механизмов защиты и заявляли, что для этого можно использовать принципы, изложенные в информационном документе IP/21. Другие делегаты отмечали важность учета проделанной работы при рассмотрении наилучшей практики для защиты данных и информации. Один делегат, отметив необходимость в значительном вкладе со стороны сектора судопроизводства, призвал наладить взаимодействие между судебными органами и органами по безопасности полетов и провести региональные практикумы с целью помочь выработке таких рекомендаций. Другие делегаты подчеркнули необходимость учета авиационным сообществом потребностей судебных органов и поддержали необходимость вовлечения судебных органов в обсуждения.

41. В документе WP/7 содержится призыв к созданию многодисциплинарной группы, который поддерживается в рабочих документах на данную тему, где также содержатся важные рекомендации в отношении такой группы. Создание группы было также поддержано многими выступившими делегатами. Выступая в поддержку документа WP/7, делегаты отмечали, что необходимо обеспечивать подконтрольность и не создавать препятствия для судопроизводства. Один делегат отметил трудность рациональной увязки культуры справедливости с гражданским судопроизводством и попросил учесть данный аспект в ходе обсуждений в многодисциплинарной группе. Что касается документов WP/6 и WP/7, а также совпадения задач, предусматриваемых в п. d) документа WP/6 и в пп. b) и c) WP/7, один делегат отметил, что эти задачи могли бы более эффективно решаться в единой многодисциплинарной группе экспертов. Было признано, что характер этих задач существенно отличается от работы по определению и согласованию контрольных показателей в области безопасности полетов, связанных с ними потребностей в данных и процессов проведения анализа, которая по логике должна выполняться в отдельной группе. Тот же делегат высказал просьбу о том, чтобы круг полномочий группы был ясным и всесторонним, чтобы соответствующим образом был указан ее состав и чтобы эта информация была доведена до сведения государств своевременно. Еще один делегат предложил опираться на идеи, изложенные в документе WP/44, и включить в круг полномочий группы информацию, содержащуюся в документе WP/58.

42. Подводя итоги дискуссии, председатель отметил, что защита от ненадлежащего использования информации, поступающей из всех имеющихся источников данных о безопасности полетов, важна для обеспечения ее постоянного наличия и что такую информацию по безопасности полетов следует использовать только для целей обеспечения безопасности полетов, включая установление приоритетов в сфере технического сотрудничества. Он отметил полную поддержку предложения о создании многодисциплинарной целевой группы и о том, чтобы при определении круга ее полномочий ИКАО учитывала идеи, изложенные в рабочих документах по данному пункту повестки дня и прозвучавшие в ходе последующей дискуссии. Кроме того, Секретариат обратится к государствам с просьбой разрешить Секретариату рассмотреть вопрос

создания рабочих групп, который будет оформлен в виде предложений в последующем письме государствам.

Вопрос 2.5. Внедрение новых процессов управления безопасностью полетов
HLSC 2010-WP/8, 17 Revised, 23 Revised, 39 Revised, 52 и 70
HLSC 2010-IP/1, 19 и 21 Revised

43. На рассмотрение Конференции был представлен документ HLSC 2010-WP/8, озаглавленный "Предложение о разработке нового приложения, касающегося обязанностей и процессов управления безопасностью полетов". С рассматриваемым вопросом связаны также документы WP/17 Revised и 23 Revised, представленные Испанией от имени Европейского союза и его государств-членов, другими государствами – членами Европейской Конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛем. Данный вопрос также рассматривается в документах WP/39 Revised, 52 и 70, представленных, соответственно, Соединенными Штатами Америки, ИККАИА и Сингапуром. С данной темой связаны также информационные документы IP/1, 19 и 21 Revised.

44. Предложение о разработке нового приложения к Конвенции, посвященного обязанностям и процессам в сфере управления безопасностью полетов, получило повсеместную поддержку. Многие делегаты сошлись во мнении о том, что сведение воедино Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), касающихся управления безопасностью полетов, поможет государствам разработать государственные программы по безопасности полетов (ГПБП) и системы управления безопасностью полетов (СУБП), а также будет подкреплять разрабатываемые ИКАО рамки управления безопасностью полетов. Отмечалось, что это даст возможность пересмотреть и гармонизировать существующие положения по управлению безопасностью полетов и привести в соответствие сроки начала их применения. Кроме того, отмечалось, что такой пересмотр позволит устранить дублирование SARPS в других Приложениях и таким образом приведет к улучшению содержания всех Приложений. Было высказано мнение о том, что это приложение будет учитывать интегрированный характер управления безопасностью полетов, что позволит укрепить системы контроля за обеспечением безопасности полетов за счет увязки с механизмом непрерывного мониторинга (МНМ) ИКАО. Было также высказано мнение о том, что такое приложение позволит не только прояснить положения, касающиеся ГПБП, но и поднимет их до статуса, которого они заслуживают. Несколько делегатов отметили также, что следует учесть вопросы транспарентности и что в новое приложение следует также включить положения по управлению информацией, в частности в отношении того, как следует использовать информацию о безопасности полетов.

45. Несколько делегатов упомянули о том, что необходимо, чтобы положения по управлению безопасностью полетов охватывали также деятельность авиации общего назначения, надзор за безопасностью полетов которой также осуществляется государствами. Отмечалось, что происшествия с воздушными судами авиации общего назначения и легкими воздушными судами влияют на общий показатель аварийности. Было предложено стремиться к тесной увязке управления безопасностью полетов в авиации общего назначения и коммерческой гражданской авиации.

46. Был поднят вопрос о разработке инструктивного материала в поддержку нового приложения, в частности инструктивного материала, который будет разъяснять взаимосвязь между ГПБП и СУБП и их связь с МНМ. Предлагалось отразить в инструктивном материале преимущества региональных систем управления безопасностью полетов. Кроме того, было предложено пересмотреть *Руководство по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов* (Doc 9735) и связанного с ним материала, с тем чтобы отразить в них переход к использованию МНМ.

47. Многие делегаты поддержали необходимость обеспечения большей прозрачности при разработке всех SARPS и PANS. Считалось, что распространение информации о контексте, в котором разрабатывается поправка, последствиях для безопасности полетов и финансовых последствиях будет способствовать лучшему пониманию, облегчит внедрение и приведет к уменьшению количества уведомлений о различиях. Отмечалось, что некоторым государствам необходимо проводить обоснование безопасности или оценку последствий перед внедрением новых нормативных положений. Если ИКАО будет предоставлять оценку последствий и обоснование поправок к Приложениям, это будет служить большим подспорьем данному процессу и позволит сократить расходы в государствах.

48. Подводя итоги дискуссии, председатель отметил, что Конференция одобряет разработку нового приложения по управлению безопасностью полетов, которое будет подкреплять систему контроля за обеспечением безопасности полетов и нормативные рамки управления безопасностью полетов в государствах. Председатель подтвердил, что мнения, высказанные в ходе дискуссии и в представленных документах, посвященных данному вопросу, будут учтены при подготовке нового приложения. Далее председатель заявил, что ИКАО следует приоритизировать разработку нового приложения. Кроме того, председатель сделал вывод о том, что ИКАО следует сделать более прозрачной мотивацию разработки SARPS и PANS и повысить удобство пользования Приложениями ИКАО.

ТЕМА 3. ДРУГИЕ ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Вопрос 3.1. Гармонизация правил и процедур в целях решения других проблем безопасности полетов HLSC 2010-WP/9, 32 Revised, 33, 38, 40, 53, 65 и 73 HLSC 2010-IP/12, 14 и 17 Revised

49. На Конференции был представлен рабочий документ HLSC 2010-WP/9, озаглавленный "Признание и оценка действительности утверждения и сертификатов, выданных другими государствами". Этот вопрос также рассматривался в семи других рабочих документах (WP/9, 32 Revised, 33, 38, 40, 53, 65 и 73), представленных Соединенными Штатами Америки, ИККАИА, SRVSOP и Сингапуром. Кроме того, по этому вопросу были представлены три информационных документа, а именно: IP/12, 14 и 17 Revised, представленные Индонезией и АКГА от имени африканских государств.

50. В ходе развернувшейся после этого дискуссии делегаты заявляли о том, что они поддерживают предложение, приведенное в WP/9, о том, чтобы гармонизировать сертификационные требования к сертификатам эксплуатанта (АОС) и требования к утверждению учебных организаций (АТО) и организаций по техническому обслуживанию (АМО); однако был поднят вопрос о том, что такая гармонизация должна основываться на требованиях, определяемых данными. Делегаты также поддержали предложение о необходимости расширения международного сотрудничества в области валидации сертифицированных продуктов и их частей. Один из делегатов настоятельно предлагал проводить глобальную гармонизацию АОС путем выполнения положений Приложения 6.

51. Многие участники Конференции согласились, что наличие многочисленных требований вызывает увеличение нормативного бремени для АМО и АТО, что потенциально может отвлекать ресурсы и неблагоприятно сказываться на реализации имеющих критическое значение программ государств и отрасли по обеспечению безопасности полетов. Делегаты указывали на то, что расходование ресурсов должно быть соразмерным с получением наибольших выгод для обеспечения безопасности полетов, которые могут быть получены. Были предложены

различные способы уменьшения нормативного бремени утвержденных организаций по техническому обслуживанию, а именно: заключение двусторонних соглашений о признании; проведение совместных нормативных проверок; и обмен информацией об итогах проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, связанных с утвержденными организациями по техническому обслуживанию, что реально может принести пользу, так как утвержденные организации по техническому обслуживанию будут понимать, что их проверка может часто проводиться иностранными государствами. Другим средством достижения глобальной гармонизации и уменьшения дублирования усилий являются региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов.

52. Делегаты предложили ИКАО акцентировать свое внимание на первых попытках стандартизации системы оценки технического обслуживания при утверждении АМО и обратились к ИКАО с просьбой рассмотреть возможность создания исследовательской группы для определения потребностей полномочных органов, занимающихся валидацией, и подготовки предложения об определении сферы деятельности по валидации продукта или его части. Кроме того, многие делегаты одобрили предложения, содержащиеся в WP/38, в отношении гармонизации требований к СУБП.

53. Ряд участников Конференции в своих выступлениях подчеркивали необходимость иметь обоснованные стандарты и инструктивный материал для поддержки существующих в государствах систем валидации и признания сертификаций, утверждений и принятий других государств. Есть надежда, что в ближайшем будущем стандартизированная ИКАО система оценки технического обслуживания для применения в отношении утвержденных организаций по техническому обслуживанию поможет государствам. Ряд делегатов указывали на необходимость проведения комплексной проверки в тех случаях, когда государства должны признать и провести валидацию сертификаций, утверждений и принятий других государств.

54. Подводя краткие итоги обмена мнениями, председатель отметил, что единодушная поддержка была высказана в отношении WP/9 в том, что касается необходимости гармонизировать правила и порядок утверждения учебных организаций и организаций по техническому обслуживанию. Обмен информацией между государствами играет важную роль для создания доверия и облегчения признания АОС, АМО и АТО других государств. Конференция приветствовала и поддержала предложение об использовании региональных групп по безопасности полетов в целях уменьшения административного и финансового бремени для государств и отрасли в связи с признанием владельцев сертификатов типа, утвержденных организаций по техническому обслуживанию или учебных организаций и рекомендовала создать группу для разработки структурной основы признания АОС, АМО, АТО, СУБП и соответствующих продуктов.

**Вопрос 3.2. Инициативы в области безопасности полетов, вызванные недавними авиационными происшествиями
HLSC 2010-WP/10, 13, 15, 24, 25, 26, 43, 57,69 и 71**

55. На рассмотрение Конференции был представлен документ HLSC 2010-WP/10, озаглавленный "Инициативы в области безопасности полетов, вызванные недавними авиационными происшествиями". С данным вопросом связаны также рабочие документы: WP/13, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами; WP/15, представленный Межгосударственным авиационным комитетом; WP/24, 25 и 26, представленные Испанией от имени Европейского союза и его государств-членов, другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛем; WP/43, представленный Соединенными Штатами Америки; WP/57, представленный Бразилией; WP/69, представленный Республикой Корея; WP/71, представленный Сингапуром.

56. В документе, представленном Секретариатом ИКАО (WP/10), в предварительном плане рассматриваются инициативы в области безопасности полетов, вызванные к жизни недавними авиационными происшествиями. Остальные рабочие документы посвящены различным смежным вопросам: предоставлению обслуживания по поиску и спасанию (SAR), бортовым регистраторам визуальной обстановки (AIR), регистраторам полетных данных и их извлечению, связи в океанических районах, применению принципов управления безопасностью полетов к деятельности в кабине экипажа, безопасности полетов региональных авиакомпаний, подготовке пилотов, вопросам усталости и профессионализма.

57. Одна из основных обсуждавшихся тем была связана с авиационными происшествиями над открытым морем; одно из последних авиационных происшествий высветило необходимость улучшения положения дел в области записи бортовых данных, поиска и спасания, а также связи и наблюдения. Что касается регистраторов полетных данных, то была отмечена работа, уже проделанная ИКАО и Францией, и Конференция согласилась с тем, что данную работу следует продолжать в первоочередном порядке. Говорилось о трудностях проведения поисково-спасательных операций на большом удалении от суши и связанных с этим затратах, особенно в том случае, если отсутствуют надежные данные о месте авиационного происшествия. Подчеркивалась заинтересованность в региональном сотрудничестве в сфере поиска и спасания. Обсуждалась также необходимость совершенствования возможностей наблюдения в океанических районах и было отмечено, что имеющиеся технические средства и оборудование не всегда используются в полной мере.

58. С учетом предложения, содержащегося в одном из рабочих документов, несколько участников отметили интерес, который представляют бортовые регистраторы визуальной обстановки (AIR) с точки зрения расследования авиационных происшествий. Один делегат упомянул о том, что данный вопрос обсуждается уже в течение нескольких лет и что препятствием в данном вопросе является проблема защиты записанных данных.

59. Был поднят вопрос безопасности полетов, связанный с деятельностью в кабине экипажа, включая использование стандартных рабочих процедур и контрольных карт. Существует необходимость в пересмотре действующих требований с учетом возросшей автоматизации кабины экипажа и принципов управления угрозами и ошибками (TEM) и принципов управления безопасностью полетов.

60. Отметив различные обращения к ИКАО призывы, касающиеся предпринятия действий, D/ANB сочла важным упомянуть о том, что Секретариат располагает ограниченными ресурсами. Она отметила, что придется приоритизировать работу, определить какие внутренние и внешние ресурсы ИКАО может привлечь, и координировать соответствующую деятельность, осуществляемую в регионах.

61. Подводя итоги дискуссии, председатель изложил достигнутые выводы:

- a) Конференция подтверждает, что все происшествия необходимо тщательно расследовать для того, чтобы извлечь из них уроки и учесть их в рамках безопасности полетов;
- b) является неприемлемой ситуация, когда невозможно полностью расследовать авиационное происшествие из-за отсутствия в наличии зарегистрированных данных. В связи с этим ИКАО следует на первоочередной основе пересмотреть SARPS и инструктивный материал, с тем чтобы предложить на рассмотрение государств любые поправки, которые необходимы для обеспечения наличия данных, требующихся для расследования происшествий, включая положения, касающиеся извлечения данных и информации из регистраторов полетных данных;

- c) ИКАО следует также проанализировать изменения, которые могут потребоваться для улучшения наблюдения, контроля за полетами и связи в океанических и удаленных районах, включая своевременное и адекватное обеспечение поисково-спасательного обслуживания, и, при необходимости, пересмотреть SARPS и инструктивный материал;
- d) ИКАО следует в приоритетном порядке проанализировать существующие требования, касающиеся деятельности в кабине экипажа, контрольных карт и формулировок стандартных рабочих правил с акцентом на критические этапы выполнения полетов, с тем, чтобы, применяя принципы управления безопасностью полетов, оценить необходимость предпринятия дальнейших действий;
- e) ИКАО следует представить самую последнюю информацию по выше-перечисленным вопросам на брифинге в период работы 37-й сессии Ассамблеи.

Вопрос 3.3. Другие вопросы, связанные с безопасностью полетов
HLSC 2010-WP/11, 27, 34, 35, 36, 42, 49, 54, 60, 67 и 75
HLSC 2010-IP/4, 9, 11, 15, 16 и 20

62. *Региональные соглашения по контролю за обеспечением безопасности полетов*

63. Конференция согласилась с содержащимся в документе WP/11 заявлением о том, что региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) для многих государств является исключительно важным инструментом поддержки их деятельности по устранению недостатков, выявленных в ходе проверок в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), и соблюдению Международных стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS). RSOO играют все более важную роль в оказании помощи государствам в выполнении их обязанностей по контролю за обеспечением безопасности полетов. В этой связи считалось важным, чтобы ИКАО поддерживала создание и устойчивое развитие RSOO.

64. В то же время признавалось, что не все государства могут стать членом RSOO и что в таких случаях необходимо изучать возможности заключения альтернативных соглашений в целях осуществления эффективного контроля. Признавалось также, что одной из основных проблем, стоящих перед RSOO, является разработка механизма финансирования, обеспечивающего их долгосрочную устойчивость. В качестве примера была названа Организация по безопасности полетов в районе Тихого океана (PASO), доклад о статусе которой содержался в документе WP/75. В этой связи имеется потребность в том, чтобы ИКАО обновила существующий инструктивный материал по региональным организациям по контролю за обеспечением безопасности полетов, содержащийся в документе Дос 9734 ИКАО "Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов (часть В "Создание региональной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой"), особенно в части, касающейся рекомендаций относительно финансирования RSOO.

65. *Следующее поколение авиационных специалистов и согласованные предложения в отношении подготовки кадров*

66. По вопросу подготовки кадров на Конференции были представлены три документа. В документе WP/54, представленном Секретариатом ИКАО, содержался доклад об итогах выдвижения инициатив, касающихся следующего поколения авиационных специалистов (NGAP). Совместная работа с Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) в конечном итоге привела к созданию Специальной группы по NGAP и программы работы, которая включает определение результатов, касающихся политики в отношении аккредитации/утверждения учебных

заведений, квалификации летных экипажей и диспетчеров органов управления воздушным движением и стратегии коммуникаций. В документе WP/27, представленном Испанией от имени Европейского Союза и его государств-членов, другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛем, рассматривались будущие требования к подготовке пилотов. В третьем документе WP/36, представленном Соединенными Штатами Америки, содержалось предложение в отношении гармонизации программ подготовки пилотов, летных инструкторов и персонала, проводящего оценки.

67. Конференция согласилась с тем, что следует делать все возможное для повышения квалификации летных экипажей и обеспечения улучшения подготовки летных специалистов с учетом потребностей новых процедур и все более сложных технологий. В этой связи исключительно важно, чтобы государства поддержали работу NGAP и одобрили рекомендации этой Специальной группы, направленные на разработку материала для включения в SARPS ИКАО, а также в инструктивный материал.

68. *Приостановление действия и аннулирование сертификатов типа*

69. В документе WP/35, представленном Соединенными Штатами Америки, отмечалось, что, хотя поддержание эксплуатационной безопасности полетов воздушных судов является во всем мире обязанностью государства регистрации, государство регистрации при выполнении своих обязанностей опирается на инструкции по сохранению летной годности, выпускаемые государством разработчика. В этой связи необходимо иметь общее понимание того, каким образом будут предоставляться государству регистрации инструкции по разработке, связанные с летной годностью, в случае приостановления действия, отзыва или аннулирования государством разработчика сертификата типа. В этой связи Конференция согласилась с тем, что ИКАО должна способствовать разработке процесса оценки обязанностей государства разработчика при приостановлении действия или аннулировании сертификатов типа.

70. *Повышение уровня безопасности полетов при выполнении захода на посадку и посадки*

71. В документе WP/34, который также представлен Соединенными Штатами Америки, утверждается, что согласно историческим данным на этапы захода на посадку и посадки приходится большое количество авиационных происшествий с человеческими жертвами и что в 76 авиационных происшествиях и инцидентах при заходе на посадку и посадке во всем мире причинным фактором в 66 % случаев был нестабильный заход на посадку. Нестабильные заходы на посадку наиболее часто имеют место при выполнении заходов без вертикального наведения (схемы неточного захода на посадку (NPA)). В Соединенных Штатах Америки Федеральное авиационное управление (ФАУ) значительно повысило уровень безопасности полетов на участке захода на посадку за счет внедрения новых процедур навигации, основанной на характеристиках (PBN). Кроме того, повышению способности пилота осуществлять переход к визуальному полету при заходе на посадку в условиях плохой видимости способствовало утверждение бортовых систем технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EFVS).

72. В связи с этим Конференция признала, что ИКАО необходимо предпринимать усилия по поддержке внедренческих инициатив, которые могут способствовать повышению безопасности полетов на всех этапах полета, например навигации, основанной на характеристиках.

73. *Организация региональных международных саммитов по безопасности операций на ВПП*

74. В документе WP/42 Соединенные Штаты Америки подчеркивают, что обеспечение безопасности на ВПП по-прежнему остается одной из самых серьезных проблем в авиации и что в связи с этим необходимо предпринимать любые практические шаги, направленные на недопущение несанкционированных выездов на ВПП во всех аэропортах мира. В августе 2007 года ФАУ выпустило "Призыв к действиям", содержащий ряд инициатив предпринимаемых

ФАУ и отраслю, в результате реализации которых количество связанных с серьезными последствиями несанкционированных выездов на ВПП сократилось на 82 %. Одним из мероприятий, оказавшимся особенно эффективным, явилось проведение в 2007 года Международного саммита по безопасности на ВПП. В связи с этим Конференция согласилась с тем, что в качестве эффективной меры по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП необходимо проводить при поддержке и помощи ИКАО региональные международные саммиты по безопасности на ВПП.

75. *Наличие инструктивного материала ИКАО на официальных языках Организации*

76. В представленном Кубой документе WP/49, поддержанном рядом других государств, подчеркивается важность обеспечения ИКАО наличия ее инструктивного материала на всех официальных языках Организации. В указанном документе упоминается ряд документов ИКАО по безопасности полетов, которые имеются только на английском языке, включая новую редакцию документа Doc 8335 "Руководство по инспектированию, сертификации и постоянному наблюдению в сфере производства полетов".

77. Конференция согласилась с важностью перевода документов ИКАО, касающихся безопасности полетов, на все языки Организации и с тем, что ИКАО следует обеспечить финансирование в этих целях. ИКАО необходимо осуществлять приоритизацию при распределении своих ограниченных переводческих ресурсов с учетом риска для авиационного сообщества. Было также согласовано, что документы, связанные с безопасностью полетов, должны обладать приоритетом по отношению к внутренней документации.

78. *Разработка инструктивного материала по проведению проверок систем управления безопасностью полетов на основе управления деятельностью в области безопасности полетов*

79. Китай представил документ WP/67, в котором подчеркивается необходимость разработки ИКАО инструктивного материала по проведению проверок систем управления безопасностью полетов с учетом эффективности деятельности в области обеспечения безопасности полетов для включения в Руководство ИКАО по управлению безопасностью полетов. Ряд других государств поддержали данное предложение. Считалось, что это облегчит государствам контроль за конкретными результатами при реализации требований к СУБП.

80. *Финансирование реализации инициативы ИКАО в отношении рамок безопасности полетов*

81. В документе WP/60, представленном Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени государств Африки, Конференции напоминает о том, что африканским государствам требуется помощь в выработке устойчивых уровней безопасности полетов и, в частности, в разработке моделей финансирования, которые будут гарантировать устойчивое функционирование инфраструктуры и предоставление услуг. Африканские государства по-прежнему сталкиваются с финансовыми проблемами при реализации инициатив в сфере безопасности полетов, особенно в том, что касается рамок безопасности полетов ИКАО и перехода к использованию механизма непрерывного мониторинга (МНМ). В связи с этим ИКАО необходимо выработать совместно с африканскими государствами и АКГА соответствующие модели финансирования, учитывающие объемы деятельности в государстве, для обеспечения устойчивого функционирования инфраструктуры и предоставления услуг.

Прочие вопросы

82. Никаких других вопросов поднято не было.

Утверждение выводов и рекомендаций

83. Конференция рассмотрела выводы и рекомендации, представленные в документах HLSC 2010-WP/80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88 и 89, которые были приняты с учетом изменений.

ТЕМА 1. ОСНОВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ АВИАЦИИ В ГЛОБАЛЬНОМ МАСШТАБЕ

**Вопрос 1.1. Рамки деятельности ИКАО в области безопасности полетов
HLSC 2010-WP/80**

**Вопрос 1.2. Эволюция программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
HLSC 2010-WP/81**

84. В рекомендацию 1/1 был включен один новый пункт относительно улучшенной транспарентности при предоставлении пассажирам информации о безопасности полетов гражданской авиации, а в вывод 1/2 был добавлен один новый пункт о том, что принцип транспарентности, применявшийся в рамках всеобъемлющего системного подхода (ВСП) УППКБП, будет также применяться при использовании механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП. Дополнительный пункт, включенный в вывод 1/2, предусматривает, что, при необходимости, в рамках МНМ могут назначаться несколько национальных координаторов механизма непрерывного мониторинга (НКМНМ).

ТЕМА 2. УПРЕЖДАЮЩИЙ ПОДХОД К УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

**Вопрос 2.1. Управление переходом к внедрению государственной программы по безопасности полетов (ГПБП)
HLSC 2010-WP/82**

**Вопрос 2.2. Связь между ГПБП и механизмом непрерывного мониторинга (МНМ)
HLSC 2010-WP/83**

85. Пункт 1.1 а) 3) вывода 2/1, п. 2.1 а) 2) рекомендации 2/1 и п. 1.1 d) вывода 2/2 были приведены в соответствие с друг другом для отражения необходимости в общей методике для разработки показателей эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI).

**Вопрос 2.3. Обмен информацией о безопасности полетов
HLSC 2010-WP/84**

86. В п. 1.1 а) 2) вывода 2/3 и п. 2.1 а) 1) и 3) рекомендации 2/3 были внесены изменения, касающиеся обмена информацией о безопасности полетов. В п. 1.1 b) 2) вывода 2/3 и п. 2.1 b) 2) рекомендации 2/3 были внесены изменения, касающиеся финансовой и технической поддержки для некоторых государств-членов. Кроме того, незначительное изменение было внесено в п. 1.1 b) 1) вывода 2/3.

**Вопрос 2.4. Защита источников информации о безопасности полетов
HLSC 2010-WP/85**

87. В конце п. 2.1 с) 3) рекомендации 2/4 были записаны слова "и концепция культуры открытого представления информации". Кроме того, был добавлен новый подпункт d) относительно рекомендаций по безопасности полетов, издаваемых полномочными органами по расследованию авиационных происшествий и инцидентов.

**Вопрос 2.5. Внедрение новых процессов управления безопасностью полетов
HLSC 2010-WP/86**

88. В рекомендацию 2/5 было внесено изменение, отражающее необходимость тесного взаимодействия ИКАО с государствами при разработке нового приложения по управлению безопасностью полетов. Далее, в п. 2.1 а) был включен новый параграф для отражения того, что новое приложение должно поощрять представление государствами и авиаперевозчиками информации о безопасности полетов пассажирам и фиксировать обязанности высокого уровня в сфере обеспечения безопасности полетов, возложенные на государства. Кроме того, в п. 2.1 b) был включен дополнительный параграф о том, что ИКАО следует обеспечивать широкое распространение имеющейся пояснительной информации, касающейся разработки SARPS и PANS.

ТЕМА 3. ДРУГИЕ ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**Вопрос 3.1. Гармонизация правил и процедур в целях решения других проблем безопасности полетов
HLSC 2010-WP/87**

89. Изменения в тексте рекомендации 3/1 носили незначительный редакционный характер, за исключением п. 2.1 а), который был изменен для отражения того, что информация, касающаяся управления процессом признания сертификатов эксплуатанта (АОС), утвержденных организаций по техническому обслуживанию (АМО) и утвержденных учебных организаций (АТО), которой будут обмениваться государства и заинтересованные стороны, должна быть в достаточной степени подробной.

**Вопрос 3.2. Инициативы в области безопасности полетов, вызванные недавними авиационными происшествиями
HLSC 2010-WP/88**

90. Незначительное изменение было сделано в п. 1.1 d) вывода 3/2. Кроме того, был изменен п. 2.1 b) и с) рекомендации 3/2 для отражения того, что ИКАО следует в приоритетном порядке пересмотреть положения, касающиеся улучшения наблюдения, мониторинга полетов и связи для воздушных судов, выполняющих полеты в океанических/удаленных районах, своевременного и надлежащего проведения операций по поиску и спасанию в соответствующих районах и существующих требований к действиям в кабине экипажа, контрольным картам и формулировкам стандартных эксплуатационных правил. В п. 2.1 рекомендации 2/3 были включены два новых параграфа, касающиеся действий по устранению недостатков в области безопасности полетов, выявленных в ходе расследования авиационных происшествий, которые могут обеспечить оперативное повышение уровня безопасности полетов, и использования имеющейся технологии, позволяющей обеспечивать постоянную связь и наблюдение в океанических и удаленных районах.

**Вопрос 3.3. Другие вопросы, связанные с безопасностью полетов
HLSC 2010-WP/89**

91. Были внесены изменения в пп. 1.1 а) 4) и 1.1 b) 2) вывода 3/3 и пп. 2.1 а) 4) и 2.1 b) 2) рекомендации 3/3, с тем чтобы отметить, соответственно, необходимость в представлении указаний относительно устойчивого финансирования RSOO и лежащих в основе их деятельности бизнес-моделей и необходимость учитывать при подготовке пилотов потребности, обусловленные сложностью новых процедур и все более сложными технологиями. Незначительные изменения были сделаны в пп. 1.1 с) 1) и 1.1 g) 1) вывода 3/3. Аналогичные изменения были сделаны в пп. 2.1 с) 1) и 2.1 g) 1) рекомендации 3/3, а также небольшие редакционные изменения были внесены в п. 2.1 e) 1).

Декларация

92. Конференция рассмотрела проект декларации, представленный в документе HLSC 2010-WP/90, который был принят с учетом изменений.

93. Был добавлен один новый пункт преамбулы относительно необходимости улучшения связи в океанических и удаленных районах и процедур поиска и спасания, а также пересмотра правил, касающихся деятельности в кабине экипажа. Кроме того, незначительные изменения были сделаны в двух других пунктах преамбулы.

94. В постановляющую часть было добавлено четыре новых пункта, отражающих следующие вопросы: справедливое и последовательное использование совместной информации исключительно в целях совершенствования авиации; поддержание уровня доверия пассажиров путем обеспечения улучшенной транспарентности информации о безопасности полетов; распространение соответствующей информации о безопасности полетов в ответ на растущие требования со стороны пассажиров; и разработка мер, направленных на улучшение связи в океанических и удаленных районах и процедур поиска и спасания, а также формулировок правил, касающихся деятельности в кабине экипажа. Незначительные уточняющие изменения были также внесены в другие пункты постановляющей части.

Выражение признательности

95. Завершив рассмотрение выводов, рекомендаций и декларации Конференции, ее участники передали председателю полномочия на утверждение краткого изложения дискуссий.

96. Несколько делегатов выразили признательность председателю за мудрое руководство Конференцией. Были также высказаны слова благодарности за проделанную работу в адрес Генерального секретаря и Секретариата, а также вспомогательного персонала, внесшего большой вклад в работу Конференции. Кроме того, слова благодарности были адресованы правительству Канады и г. Монреаля за проявленное гостеприимство.

97. Председатель поблагодарил делегатов и Секретариат за сотрудничество и помощь в ходе работы Конференции. Затем он предоставил слово Генеральному секретарю для заключительного выступления (текст выступления воспроизведен на странице ii-6), после чего объявил Конференцию закрытой.

ДЕКЛАРАЦИЯ

Принимая во внимание, что Конвенция о международной гражданской авиации и Приложения к ней обеспечивают основополагающие рамки, необходимые для удовлетворения потребностей глобальной авиационной системы в обеспечении безопасности полетов,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства несут коллективную ответственность за безопасность полетов международной гражданской авиации,

признавая, что недавние авиационные происшествия продемонстрировали необходимость улучшения связи в океанических и удаленных районах и процедур поиска и спасания, а также пересмотра правил, касающихся деятельности в кабине экипажа,

признавая, что рамки безопасности полетов должны в полной мере использоваться всеми заинтересованными сторонами и что они должны постоянно развиваться в целях обеспечения их устойчивой эффективности и действенности в меняющихся нормативно-правовых, экономических и технических условиях XXI столетия,

напоминая, что прозрачность и обмен информацией о безопасности полетов являются основными принципами безопасной авиатранспортной системы и что одна из целей обмена информацией состоит в обеспечении последовательных, основанных на фактах и прозрачных ответных действий по решению проблем безопасности полетов на уровне государств и глобальном уровне,

напоминая, что взаимное доверие между государствами, а также уверенность общества в безопасности воздушных перевозок зависят от получения доступа к адекватной информации о безопасности полетов,

признавая, что безопасность полетов является сферой общей ответственности и что прогресс в повышении безопасности полетов в глобальном масштабе может быть достигнут только на основе совместных, коллективных и скоординированных усилий всех заинтересованных сторон при активном участии и под руководством ИКАО,

признавая, что дальнейшее повышение безопасности полетов в государствах и на международном уровне требует коллективного и упреждающего подхода к определению рисков для безопасности полетов и управлению ими,

признавая, что данные по безопасности полетов, необходимые для обеспечения процесса эффективного управления безопасностью полетов, требуют адекватной защиты от ненадлежащего использования,

признавая трудности, с которыми сталкиваются многие государства ИКАО при создании и эксплуатации эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов, и потребность этих государств в объединении ресурсов и совместной деятельности в рамках региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов,

признавая, что создаваемый ИКАО механизм непрерывного мониторинга (МНМ) Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов будет внедряться поэтапно,

Генеральные директора гражданской авиации:

1. *обязуются* укреплять глобальные рамки безопасности полетов путем:
 - a) поддержки МНМ и предоставления ИКАО точной и своевременной информации;
 - b) оперативного внедрения государственной программы по безопасности полетов (ГПБП) в своих государствах и обеспечения внедрения систем управления безопасностью полетов во всей авиационной отрасли;
 - c) поддержания уверенности общества в безопасности авиатранспортной системы на основе повышения прозрачности информации о безопасности полетов;
 - d) разработки надежных решений в сфере безопасности полетов, включая создание или укрепление региональных и субрегиональных организаций и инициатив по контролю за обеспечением безопасности полетов;
 - e) обмена соответствующей информацией о безопасности полетов между государствами и всеми другими заинтересованными сторонами в авиации;
 - f) сотрудничества с ИКАО и другими заинтересованными сторонами в целях определения действий, которые могут быть предприняты для облегчения возлагаемого на обладателей сертификатов бремени соблюдения целого ряда требований;

Конференция:

2. *призывает* государства и другие заинтересованные стороны заключать друг с другом соглашения об обмене информацией о безопасности полетов;
3. *призывает* государства к справедливому и последовательному использованию совместной информации исключительно в целях повышения безопасности полетов, а не в ненадлежащих целях, включая получение экономических преимуществ;
4. *призывает* государства и другие заинтересованные стороны предоставлять ИКАО запрашиваемую точную и своевременную информацию в поддержку МНМ и его плана перехода;
5. *призывает* государства рассмотреть свое действующее законодательство и, при необходимости, скорректировать или принять законы и правила, предусматривающие защиту информации о безопасности полетов и ее источников в целях повышения уровня безопасности полетов;
6. *призывает* государства, ИКАО, отрасль и организации-доноры направлять средства на определение надежных решений в части контроля за обеспечением безопасности полетов;
7. *призывает* государства, ИКАО и отрасль поддерживать согласованное внедрение принципов управления безопасностью полетов;
8. *призывает* ИКАО:
 - a) действовать в качестве репозитария и распространителя информации о безопасности полетов, предоставляемой международным сообществом;

- b) разработать новое приложение, посвященное процессам управления безопасностью полетов, в котором, среди прочего, будут определяться обязанности государств по управлению безопасностью полетов в рамках ГПБП;
 - c) поддерживать уровень доверия пассажиров к безопасности авиатранспортной системы путем повышения прозрачности информации о безопасности полетов;
 - d) распространять соответствующую информацию о безопасности полетов в ответ на растущие требования пассажиров;
 - e) определить действия, которые могут быть предприняты для облегчения возлагаемого на обладателей сертификатов бремени соблюдения целого ряда требований;
 - f) продолжать поддерживать создание региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и изучить вопрос о разработке альтернативных решений в ситуациях, когда создание RSOO является невозможным;
9. *призывает* государства укреплять политическую волю, необходимую для устранения недостатков в сфере безопасности полетов, включая создание и укрепление RSOO и, при необходимости, участие в них;
10. *призывает* государства, ИКАО и отрасль активизировать усилия по дальнейшему повышению квалификации и профессионализма авиационного персонала;
11. *призывает* государства и отрасль тесно координировать с ИКАО свои инициативы в сфере безопасности полетов в целях обеспечения оптимальной пользы для безопасности полетов в глобальном масштабе и уменьшения дублирования усилий;
12. *призывает* государства и отрасль к взаимодействию с целью улучшения связи в океанических и удаленных районах, процедур поиска и спасания и правил, касающихся деятельности в кабине экипажа;
13. *вновь подчеркивает* необходимость эффективных и своевременных действий со стороны государств, ИКАО и отрасли с учетом уроков, извлеченных из авиационных происшествий.

Ввиду вышеизложенного генеральные директора гражданской авиации и Конференция утвердили выводы и рекомендации, подлежащие выполнению всеми участвующими сторонами.

ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

ТЕМА 1. ОСНОВЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ АВИАЦИИ В ГЛОБАЛЬНОМ МАСШТАБЕ

Вопрос 1.1. Рамки деятельности ИКАО в области безопасности полетов HLSC 2010-WP/80

1. ВЫВОД 1/1

1.1 Конференция согласилась со следующим выводом:

a) *Безопасность полетов авиации*

- 1) Несмотря на то, что воздушный транспорт является весьма безопасным видом транспорта, необходимо обеспечить дальнейшее сокращение числа авиационных происшествий, и в особенности авиационных происшествий с человеческими жертвами, с тем чтобы поддерживать уровень доверия общественности к безопасности глобальной системы воздушного транспорта.
- 2) Государства поддерживают рамки деятельности ИКАО в области безопасности полетов на основе рациональных принципов и процессов управления безопасностью полетов.

b) *Деловая авиация*

- 1) Необходимо признать информацию о безопасности полетов деловой авиации и включить ее в рамки деятельности ИКАО в области безопасности полетов.

2. РЕКОМЕНДАЦИЯ 1/1

2.1 Конференция согласилась со следующей рекомендацией:

a) *Безопасность полетов авиации*

- 1) Дальнейшее повышение безопасности полетов авиации и сокращение количества авиационных происшествий, авиационных происшествий с человеческими жертвами и числа погибших должно по-прежнему быть одной из целей, имеющих наивысший приоритет для ИКАО, а государствам следует поддерживать рамки деятельности ИКАО в области безопасности полетов на основе рациональных принципов и процессов управления безопасностью полетов.
- 2) Государствам следует поддерживать рамки деятельности ИКАО на основе рациональных принципов и процессов управления безопасностью полетов

путем предоставления, по необходимости, информации о безопасности полетов и оказания поддержки в области безопасности полетов.

- 3) По соображениям морального порядка ИКАО следует обеспечить повышение прозрачности информации о безопасности полетов гражданской авиации для пассажиров.

b) *Деловая авиация*

- 1) ИКАО следует включить информацию о безопасности полетов деловой авиации в рамки своей деятельности в области безопасности полетов и сотрудничать в этих целях с МСДА и другими заинтересованными сторонами.

Вопрос 1.2. Эволюция программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов HLSC 2010-WP/3, 18, 28, 55, 61 Revised и 76 Revised

1. ВЫВОД 1/2

1.1 Конференция согласилась со следующими выводами:

- a) Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) является крупным достижением в деле повышения уровня безопасности полетов и позволяет оценить возможности государств по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов и определить области деятельности, требующие улучшения.
- b) Конференция полностью поддержала эволюцию программы проверок ИКАО в направлении внедрения механизма непрерывного мониторинга (МНМ).
- c) Договаривающимся государствам и региональным организациям следует поддерживать ИКАО во внедрении МНМ, в частности путем своевременного предоставления ИКАО соответствующей информации.
- d) Обмен информацией о безопасности полетов между ИКАО, региональными и международными органами и организациями в рамках МНМ УППКБП позволит оптимально использовать ресурсы и может привести к сокращению дублирования деятельности, связанной с мониторингом.
- e) Конференция согласилась с необходимостью переходного периода до начала внедрения МНМ УППКБП. Продолжительность переходного периода должна быть гибкой, однако первоначально она должна составлять два года. В течение переходного периода будут проводиться скоординированные ИКАО миссии по валидации (ICVM).
- f) Конференция согласилась с тем, что как и при любом существенном изменении методологии, ИКАО должна обеспечить для государств, региональных организаций и других заинтересованных сторон постоянное обучение новому подходу, наряду с соответствующими вспомогательными инструментами, процедурами и инструктивным материалом.

- g) До следующей сессии Ассамблеи каждому государству следует предоставить посредством письма государствам или электронного бюллетеня подробную информацию о плане перехода к МНМ УППКБП.
- h) Принцип транспарентности, применяемый в настоящее время в рамках всеобъемлющего системного подхода (ВСП) УППКБП, будет продолжать применяться в рамках МНМ УППКБП.
- i) Действующие в рамках МНМ УППКБП процедуры должны допускать назначение, при необходимости, более чем одного национального координатора механизма непрерывного мониторинга.

2. РЕКОМЕНДАЦИЯ 1/2

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

- a) Государствам следует взять на себя обязательство поддерживать МНМ, в частности в течение переходного периода, путем предоставления ИКАО соответствующей информации о безопасности полетов.
- b) Совету ИКАО следует следить за прогрессом в течение переходного периода и, при необходимости, скорректировать его продолжительность. Совету следует представить 37-й и 38-й сессиям Ассамблеи ИКАО доклад о достигнутом прогрессе в переходе к МНМ.
- c) ИКАО следует заключить новые и изменить существующие соглашения об обмене конфиденциальной информацией о безопасности полетов с международными органами и организациями в целях облегчения возлагаемого на государство бремени, обусловленного проведением повторяющихся проверок или инспекций, и сокращения систематического дублирования деятельности, связанной с мониторингом.

ТЕМА 2. УПРЕЖДАЮЩИЙ ПОДХОД К УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

Вопрос 2.1. Управление переходом к внедрению государственной программы по безопасности полетов (ГПБП)
HLSC 2010-WP/4, 14, 19, 46, 48, 51, 56, 59, 63, 64 и 68
HLSC 2010-IP/2, 3 Revised, 5, 6, 8, 10 Revised, 13 и 18

1. ВЫВОД 2/1

1.1 Конференция согласовала следующий вывод:

- a) *Управление переходом к использованию ГПБП*
 - 1) Государства нуждаются в поэтапном переходе к внедрению ГПБП с включением в преобладающую систему прескриптивного регулирования подходов и практики, основанных на характеристиках.

- 2) Внедрение государствами подходов, основанных на характеристиках, требует эффективного взаимодействия с отраслью с учетом полезности наилучшей практики и стандартов для успешного внедрения ГПБП.
- 3) Существует необходимость разработки согласованной методологии для выработки показателей деятельности в области безопасности полетов (SPI), позволяющих государствам определить и установить приемлемый уровень безопасности полетов (ALoS) применительно к ГПБП.
- 4) Существует необходимость в подготовке дополнительного инструментария и инструктивного материала, а также в обмене опытом и уроками, накопленными на национальном и региональном уровнях, в ходе разработки и внедрения ГПБП.
- 5) ИКАО следует изучить альтернативные варианты вместо назначения одного ответственного в случае, если ГПБП создается в условиях децентрализации.

2. РЕКОМЕНДАЦИЯ 2/1

2.1 Конференция согласовала следующую рекомендацию:

а) *Управление переходом к использованию ГПБП*

- 1) Государствам следует внести необходимые правовые и структурные изменения, необходимые для управления поэтапным переходом к внедрению ГПБП в условиях интеграции деятельности по управлению данными о безопасности полетов и стратегий уменьшения риска.
- 2) ИКАО следует выработать совместно с государствами и регионами единую методологию для разработки показателей деятельности в области безопасности полетов (SPI).
- 3) ИКАО следует оказывать государствам помощь во внедрении государственных программ по безопасности полетов путем разработки дополнительного инструктивного материала, облегчающего обмен опытом и другими соответствующими средствами.

Вопрос 2.2. Связь между ГПБП и механизмом непрерывного мониторинга (МНМ) HLSC 2010-WP/5, 31, 37

1. ВЫВОД 2/2

1.1 Конференция согласовала следующие выводы:

- a) Для эффективного внедрения государственных программ по безопасности полетов (ГПБП) необходимо обеспечить постоянный приток информации о безопасности полетов от поставщиков обслуживания и из других источников данных о безопасности полетов в целях поддержки процессов управления рисками для безопасности полетов (SRM) и обеспечения гарантии безопасности полетов (SA).
- b) В механизме непрерывного мониторинга (МНМ) будут использоваться данные о безопасности полетов, полученные государствами в процессе развития ГПБП в дополнение к данным, которые представлены другими признанными субъектами. Эти данные будут использоваться для повышения эффективности МНМ. Предполагается, что МНМ послужит средством организации в будущем контроля за ГПБП, после того как обе программы будут в полной мере развернуты и пройдет какое-то время их доработки.
- c) Интегрированный анализ данных, полученных в рамках ГПБП и МНМ, укрепит связь ГПБП/МНМ и позволит получить существенные выгоды для осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов. Реализация этих выгод будет зависеть от свободного обмена информацией о безопасности полетов, полученной в результате анализов общих показателей обеспечения безопасности полетов, а также от разработки передовых средств проведения анализов.
- d) Конференция признала необходимость разработки стандартизированных методологий для определения показателей эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) в поддержку процесса обмена информацией.

2. РЕКОМЕНДАЦИЯ 2/2

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

- a) ИКАО следует разработать методологию измерения эффективности обеспечения безопасности полетов, включая ключевые показатели эффективности обеспечения безопасности полетов, которые могут облегчить обмен информацией о безопасности полетов между государствами, поставщиками обслуживания и ИКАО. Данные о безопасности полетов, собранные благодаря применению этой методологии могут также быть использованы для поддержки МНМ.
- b) ИКАО следует продолжать участвовать в работе Группы международного сотрудничества по управлению безопасностью полетов и провести оценку предложенной в WP/37 матрицы оценки безопасности полетов в качестве соответствующей структурной основы для использования в целях определения индикаторов эффективности обеспечения безопасности полетов.

Вопрос 2.3. Обмен информацией о безопасности полетов
HLSC 2010-WP/6, 12, 20 Revised, 21, 29, 41, 47 Revised, 50, 62 Revised, 74 и
78 Revised
HLSC 2010-IP/7 и 21 Revised

1. ВЫВОД 2/3

1.1 Конференция согласовала следующие выводы:

а) Обмен информацией о безопасности полетов:

- 1) Обмен информацией о безопасности полетов имеет важнейшее значение для обеспечения безопасности полетов, и принимаемые меры по повышению уровня безопасности полетов, в том числе относящиеся к иностранным эксплуатантам, должны базироваться на последовательных показателях безопасности.
- 2) Необходимо разработать принципы конфиденциальности и транспарентности, обеспечивающие справедливое и последовательное использование информации о безопасности полетов, исключительно в интересах повышения уровня безопасности полетов, а не в ненадлежащих целях, включая получение экономических преимуществ. Эти принципы должны быть зафиксированы в кодексе поведения.
- 3) Необходимо определить и согласовать показатели безопасности полетов, связанные с ними требования к данным и процессы, обеспечивающие проведение комплексных анализов безопасности полетов, что наилучшим образом может быть сделано международной группой экспертов.
- 4) Анализ данных о безопасности полетов в государствах, как правило, следует проводить на уровне государств или региональном уровне с объединением итоговой информации, обеспечиваемым ИКАО.

б) Транспарентность:

- 1) ИКАО следует также изучить меры повышения транспарентности, в том числе:
 - каким образом следует обмениваться информацией о SSC с такими заинтересованными сторонами, как международные организации, региональные группы по безопасности полетов, эксплуатанты, аэропорты и поставщики обслуживания; и
 - каким образом информация о SSC может в конечном итоге доводиться до сведения широкой публики так, чтобы она могла принимать обоснованные решения относительно безопасности воздушной перевозки.
- 2) Предоставляемая Организацией информация о безопасности полетов должна использоваться государствами-членами, региональными организациями и другими донорами для приоритизации технической и финансовой

помощи с уделением первоочередного внимания оказанию помощи региональным проектам сотрудничества в государствах, деятельность которых в области обеспечения безопасности полетов не находится на приемлемом уровне и у которых существует политическая воля к совершенствованию государственных функций организации контроля за обеспечением безопасности полетов.

2. РЕКОМЕНДАЦИЯ 2/3

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

а) *Обмен информацией о безопасности полетов:*

- 1) ИКАО следует разработать кодекс поведения, касающийся обмена информацией о безопасности полетов, который будет гласить, что такая информация должна использоваться справедливо и последовательно исключительно в интересах повышения уровня безопасности полетов, а не в ненадлежащих целях, включая получение экономических преимуществ.
- 2) ИКАО следует образовать группу экспертов для определения согласованных показателей безопасности полетов, связанных с ними требований к данным, и процессов, позволяющих проводить комплексные анализы безопасности полетов и обеспечивающих последовательную разработку соответствующих мер в области безопасности полетов.
- 3) ИКАО следует способствовать интеграции данных и информации о безопасности полетов, получаемой от различных источников, а также распространению соответствующих итогов анализов с целью обеспечения предоставления такой информации в надлежащих целях.

б) *Транспарентность:*

- 1) ИКАО следует разработать критерии обмена информацией о SSC с заинтересованными сторонами и оценки доведения такой информации до сведения широкой публики так, чтобы она могла принимать обоснованные решения относительно безопасности воздушной перевозки.
- 2) ИКАО следует сотрудничать в определении средств финансовой и технической поддержки государствам-членам с нерешенными SSC или государствам-членам, показатели безопасности полетов которых находятся на неприемлемом уровне и/или быстро ухудшаются и у которых существует политическая воля к совершенствованию государственных функций организации контроля за обеспечением безопасности полетов.
- 3) ИКАО следует разработать рамки использования информации о безопасности полетов, включающие ясно определенные действия, ожидаемые со стороны ИКАО и государств-членов.

**Вопрос 2.4. Защита источников информации о безопасности полетов
HLSC 2010-WP/7, 22, 30 Revised, 44, 58, 66, 72, 77 Revised и 79
HLSC 2010 IP/21 Revised**

1. ВЫВОД 2/4

1.1 Конференция согласовала следующие выводы:

- a) Для эффективного функционирования государственной программы по безопасности полетов (ГПБП) и систем управления безопасностью полетов (СУБП) необходимо обеспечить постоянный приток данных о безопасности полетов и не только тех, которые связаны с авиационными происшествиями и серьезными инцидентами.
- b) Для обеспечения постоянного притока данных о безопасности полетов в целях поддержки развитию и внедрению ГПБП и СУБП необходимо сделать так, чтобы данные, которые связаны с опасными ситуациями, выявленными в ходе обычного выполнения полетов, не использовались в целях наказания источников таких данных. Кроме того, сбор и хранение данных, необходимых для поддержки процессов управления рисками для безопасности полетов в рамках ГПБП и СУБП, не должны вести к наложению чрезмерной ответственности на авиационные организации.
- c) Необходимо организовать защиту информации, поступающей из всех источников данных о безопасности полетов от ненадлежащего использования с той целью, чтобы обеспечить ее постоянный приток.
- d) Информация о безопасности полетов должна использоваться только в целях обеспечения безопасности полетов, включая приоритизацию технического сотрудничества.
- e) Выполнение рекомендаций, подготовленных по итогам расследований авиационных происшествий и инцидентов, следует контролировать, а также осуществлять мониторинг для подтверждения эффективности их выполнения.

2. РЕКОМЕНДАЦИЯ 2/4

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

- a) ИКАО следует создать многодисциплинарную группу для дальнейшей работы по обеспечению защиты данных о безопасности полетов и информации о безопасности полетов с целью обеспечить получение информации о безопасности полетов, которая необходима для управления безопасностью полетов.
- b) Государства и международные организации должны оказать поддержку многодисциплинарной группе.

- с) В процессе определения круга полномочий группы ИКАО следует учесть предложения, представленные в рабочих документах по этому пункту повестки дня, а также рассмотреть следующие вопросы:
- 1) защита данных о безопасности полетов в поддержку ГПБП и СУБП, помимо тех, которые связаны с материалами об авиационных происшествиях и инцидентах;
 - 2) защита материалов о некоторых авиационных происшествиях и инцидентах;
 - 3) взаимодействие между полномочными органами по безопасности полетов и судебными органами и концепция культуры открытого представления информации.
- d) Государствам следует выполнять рекомендации, издаваемые их полномочными органами по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, запрашивать информацию о требуемых действиях, оценивать эффективность таких действий и фиксировать их результаты.

**Вопрос 2.5. Внедрение новых процессов управления безопасностью полетов
HLSC 2010-WP/86**

1. ВЫВОД 2/5

1.1 Конференция согласовала следующие выводы:

a) *Управление безопасностью полетов*

- 1) Находящиеся в непосредственном ведении Договаривающихся государств процессы управления безопасностью полетов, критически важные для безопасности полетов в гражданской авиации, следует изложить в одном Приложении. В принципиальном виде они представлены в разработанных ИКАО рамках государственной программы по безопасности полетов (ГПБП) и включают восемь критических элементов системы контроля за безопасностью полетов.
- 2) Требования к СУБП, относящиеся к конкретным сферам деятельности, таким как производство полетов, аэропорты или обслуживание воздушного движения, должны по-прежнему оставаться в отдельных Приложениях.
- 3) Требования к СУБП должны охватывать действия авиации общего назначения и деловой авиации.

b) *Разработка SARPS и PANS*

- 1) Предложения в отношении новых стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) или новых правил аэронавигационного обслуживания (PANS) следует подкреплять подготовленным ИКАО отчетом о последствиях, с тем

чтобы оказать государствам помощь в оценке таких предложений и облегчить выработку государствами соответствующих отчетов о последствиях при встраивании ими SARPS ИКАО в свои нормативные акты.

- 2) ИКАО следует рассмотреть возможность повышения удобства пользования Приложениями и другими документами за счет использования таких средств, как гиперссылки и электронные варианты.

2. РЕКОМЕНДАЦИЯ 2/5

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

a) *Управление безопасностью полетов*

- 1) ИКАО в тесном сотрудничестве с государствами и международными и национальными организациями следует разработать новое Приложение, посвященное обязанностям и процессам в сфере управления безопасностью полетов, в котором будут рассматриваться обязанности государств по управлению безопасностью полетов, изложенные в рамках государственной программы по безопасности полетов (ГПБП).
- 2) Новое Приложение по управлению безопасностью полетов должно поощрять предоставление государствами и авиаперевозчиками информации о безопасности полетов пассажирам, а также фиксировать обязанности высокого уровня государств в сфере обеспечения безопасности полетов.

b) *Разработка SARPS и PANS*

- 1) ИКАО следует разработать порядок оценки последствий для использования при подготовке предложений о новых SARPS или PANS.
- 2) ИКАО следует обеспечить широкое распространение имеющейся пояснительной информации, касающейся разработки SARPS и PANS, с использованием уже существующего инструментария и платформ.

ТЕМА 3. ДРУГИЕ ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Вопрос 3.1. Гармонизация правил и процедур в целях решения других проблем безопасности полетов HLSC 2010-WP/87

1. ВЫВОД 3/1

1.1 Конференция согласовала следующие выводы:

- a) Существует необходимость в согласованных в глобальном масштабе системах сертификации, утверждения или принятия государством. Такие системы

должны основываться только на требованиях к обеспечению безопасности полетов и при этом учитываются региональные инициативы, направленные на облегчение признания и валидации другими государствами сертификатов, утверждений или принятий, связанных с сертификатами эксплуатантов, утвержденными организациями по техническому обслуживанию, утвержденными учебными организациями, системами управления безопасностью полетов и соответствующими продуктами.

- b) Работа по гармонизации должна определяться данными.
- c) Обмен информацией между Договаривающимися государствами играет важную роль для поддержания доверия и облегчения признания сертификатов воздушного эксплуатанта, утвержденных организаций по техническому обслуживанию и утвержденных учебных организаций других государств.
- d) Конференция признала и поддержала важную роль региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов в деле уменьшения административного и финансового бремени отрасли, связанного с утверждением организаций по техническому обслуживанию (АМО), учебных организаций (АТО) и признанием сертификатов типа.

2. РЕКОМЕНДАЦИЯ 3/1

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

- a) *Доступ государств и отрасли к информации и оказание помощи, обеспечение транспарентности и обмен информацией*
 - 1) Договаривающимся государствам и заинтересованным сторонам следует сотрудничать в целях обмена в достаточном объеме информацией для надлежащего управления процессом признания сертификатов эксплуатанта (АОС), утвержденных организаций по техническому обслуживанию (АМО) и утвержденных учебных организаций (АТО). Договаривающиеся государства и все заинтересованные субъекты гражданской авиации нуждаются в достаточно подробной информации в целях поддержания взаимного доверия.
- b) *Проверка*
 - 1) Прежде чем признать и/или провести валидацию АМО и АТО, государства проверяют, чтобы требования, согласно которым другие государства утверждали АМО и АТО и выполняли свои обязанности по надзору, были по меньшей мере адекватны соответствующим Стандартам ИКАО.
 - 2) Инструктивный материал следует разработать таким образом, чтобы государствам разрешалось проводить совместные нормативные проверки.

- с) *Утверждение, принятие и признание*
- 1) ИКАО следует создать группы экспертов для разработки структурной основы и определения условий признания сертификатов, утверждений или принятий АОС, АМО, АТО, систем управления безопасностью полетов и соответствующих продуктов.
 - 2) В ходе разработки полномочий групп экспертов ИКАО следует учитывать мнения, изложенные в рабочих документах, представленных по этому вопросу, и высказанные в ходе дальнейшего обсуждения.

**Вопрос 3.2. Инициативы в области безопасности полетов, вызванные недавними авиационными происшествиями
HLSC 2010-WP/88**

1. ВЫВОД 3/2

1.1 Конференция согласовала следующие выводы:

- a) Конференция вновь подтверждает, что должны проводиться тщательные расследования всех авиационных происшествий с той целью, чтобы извлечь соответствующие уроки и интегрировать их в структурную основу обеспечения безопасности полетов.
- b) Нельзя допускать, что расследование авиационного происшествия невозможно провести в полном объеме вследствие отсутствия зарегистрированных данных. Поэтому ИКАО следует в первую очередь заняться пересмотром Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и инструктивного материала с той целью, чтобы предложить государствам рассмотреть любые поправки, которые необходимы для того, чтобы обеспечить получение необходимых данных в поддержку расследования авиационных происшествий, включая положения о восстановлении данных и информации, записанных бортовыми регистраторами.
- c) ИКАО также следует провести оценку изменений, которые, возможно, необходимо внести в целях улучшения наблюдения, мониторинга полетов и связи в океанических/удаленных районах, включая положения о своевременном и надлежащем проведении операций по поиску и спасанию, и в этой связи пересмотреть, по мере необходимости, соответствующие SARPS и инструктивный материал.
- d) ИКАО следует пересмотреть существующие положения и инструктивный материал, касающиеся действий в кабине экипажа, в целях проведения оценки дополнительных действий, которые нужно предпринять.
- e) ИКАО следует представить самую последнюю информацию по упомянутому выше вопросу 37-й сессии Ассамблеи.

2. РЕКОМЕНДАЦИЯ 3/2

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

- a) ИКАО следует в качестве приоритетной задачи заняться пересмотром соответствующих SARPS и инструктивного материала с целью обеспечить предоставление расследователям необходимых данных в поддержку проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов, включая положения о восстановлении данных, записанных бортовым регистратором.
- b) ИКАО следует в приоритетном порядке пересмотреть соответствующие SARPS и инструктивный материал в целях улучшения наблюдения, мониторинга полетов и связи для воздушных судов, выполняющих полеты в океанических/удаленных районах, включая положения о своевременном и надлежащем проведении операций по поиску и спасанию в районах, где это необходимо.
- c) ИКАО следует в приоритетном порядке пересмотреть существующие требования к действиям в кабине экипажа, контрольным картам и формулировкам стандартных эксплуатационных правил, уделяя при этом особое внимание критическим этапам выполнения полетов, в целях проведения путем применения принципа управления безопасностью полетов оценки дополнительных действий, которые нужно предпринять.
- d) ИКАО следует настоятельно рекомендовать государствам принять срочные меры по решению вопросов безопасности полетов, выявленных в связи с авиационными происшествиями, в частности такие меры, которые могут немедленно благоприятно сказаться на безопасности полетов при обоснованных расходах на их осуществление. Одним из примеров таких действий может считаться увеличение продолжительности работы батареи ППР с 30 до 90 дней.
- e) ИКАО следует настоятельно рекомендовать государствам принять в приоритетном порядке все необходимые меры для задействования имеющихся технических возможностей бортовых и наземных станций в целях обеспечения непрерывной связи и наблюдения над океаническими и удаленными районами, включая изменение процедур уведомления основного персонала.
- f) ИКАО следует представить последнюю информацию по упомянутым выше вопросам в докладе 37-й сессии Ассамблеи.

Вопрос 3.3. Другие вопросы, связанные с безопасностью полетов HLSC 2010-WP/89

1. ВЫВОД 3/3

1.1 Конференция согласовала следующие выводы:

- a) *Сотрудничество в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов:*

- 1) Региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) играют все более важную роль в оказании государствам поддержки в целях выполнения ими своих обязательств по контролю за обеспечением безопасности полетов.
 - 2) ИКАО нуждается в поддержке, направленной на содействие созданию и устойчивому развитию RSOO.
 - 3) Необходимо изучить альтернативные решения для государств в ситуациях, когда создание RSOO является невозможным.
 - 4) Необходимо обновить существующий инструктивный материал по RSOO, содержащийся в документе ИКАО Doc 9734 "Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов" (часть В "Создание региональной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой"), особенно в части, касающейся инструктивного материала по устойчивому финансированию RSOO и лежащим в основе их деятельности бизнес-моделям.
- b) *Следующее поколение авиационных специалистов и согласованные предложения в отношении подготовки кадров:*
- 1) Следует предпринять усилия по дальнейшему повышению квалификации и профессионализма авиационного персонала и обеспечению улучшения подготовки авиационных специалистов с учетом потребностей новых процедур и все более сложных технологий.
 - 2) Государствам и отрасли следует поддерживать работу Специальной группы по следующему поколению авиационных специалистов (NGAP), включая работу по обеспечению улучшения подготовки пилотов с учетом потребностей новых процедур и все более сложных технологий.
 - 3) Необходимо поддержать рекомендации Специальной группы по разработке квалификационных требований для включения в Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО (SARPS), PANS/TRG, а также, при необходимости, в инструктивный материал.
- c) *Отозвание, приостановление действия и аннулирование сертификатов типа:*
- 1) На международном уровне необходимо иметь общее понимание того, каким образом будут предоставляться государству регистрации инструкции по разработке, связанной с летной годностью, в случае отозвания, приостановления действия или аннулирования сертификата типа государством разработчика.
- d) *Повышение уровня безопасности полетов при выполнении заходов на посадку и посадки:*
- 1) При выполнении заходов на посадку и посадки происходит большое количество авиационных происшествий с человеческими жертвами; и нестабильные заходы на посадку определяются как причинный фактор

большинства авиационных происшествий и инцидентов, связанных с заходом на посадку или посадкой. Имеется необходимость в согласованных усилиях всех сторон для решения этой проблемы.

- 2) Безопасность операций на ВПП продолжает оставаться одной из основных проблем авиации и следует сделать все возможное для прекращения несанкционированных выездов на ВПП во всех аэропортах мира.
- e) *Наличие инструктивного материала ИКАО на официальных языках Организации:*
- 1) Конференция согласилась с важностью наличия документов ИКАО, касающихся безопасности полетов, на всех языках Организации.
- f) *Разработка инструктивного материала о проведении проверок систем управления безопасностью полетов на основе управления показателями эффективности в сфере безопасности полетов:*
- 1) ИКАО должна разработать инструктивный материал для включения в Руководство по управлению безопасностью полетов ИКАО, касающийся проведения проверок систем управления безопасностью полетов на основе управления показателями эффективности в сфере безопасности полетов.
- g) *Финансирование инициативы в отношении рамок безопасности полетов ИКАО:*
- 1) Некоторые государства и регионы мира, включая Африку, нуждаются в помощи в определении устойчивых уровней безопасности полетов и, в частности в разработке моделей финансирования, гарантирующих устойчивость предоставления инфраструктуры и обслуживания для адекватного осуществления воздушных перевозок.

2. РЕКОМЕНДАЦИЯ 3/3

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

- a) *Региональные соглашения по контролю за обеспечением безопасности полетов:*
- 1) Государствам следует поддерживать ИКАО в ее усилиях по содействию созданию и устойчивому развитию региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO).
 - 2) Государствам следует участвовать в деятельности RSOO и активно поддерживать их, по мере возможности.
 - 3) ИКАО следует изучить вопрос о разработке альтернативных решений в ситуациях, когда создание RSOO является невозможным.

- 4) ИКАО следует обновить существующий инструктивный материал по RSOO в документе ИКАО Doc 9734 *"Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов"* (часть В *"Создание региональной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой"*), включая инструктивный материал по устойчивому финансированию RSOO и лежащим в основе их деятельности бизнес-моделям.
- b) *Будущее поколение авиационных специалистов и согласованные предложения в отношении подготовки кадров:*
 - 1) Государствам следует поддержать деятельность Специальной группы по следующему поколению авиационных специалистов (NGAP), включая работу по обеспечению улучшения подготовки пилотов с учетом потребностей новых процедур и все более сложных технологий.
 - c) *Отозвание, приостановление действия или аннулирование сертификатов типа:*
 - 1) ИКАО следует рассмотреть вопрос о создании группы экспертов в целях содействия разработке процесса оценки обязанностей государства разработчика при отозвании, приостановлении действия или аннулировании сертификатов типа.
 - d) *Повышение уровня безопасности полетов при выполнении заходов на посадку и посадки:*
 - 1) ИКАО следует продолжать деятельность по внедрению инициатив, способствующих повышению безопасности на всех этапах полета, в частности в отношении навигации на основе характеристик или систем технического зрения с расширенными возможностями визуализации.
 - 2) Государствам следует поддержать предложение о проведении региональных международных саммитов по безопасности операций на ВПП при поддержке и с помощью ИКАО.
 - e) *Наличие инструктивного материала ИКАО на официальных языках Организации:*
 - 1) ИКАО следует приоритизировать распределение своих ограниченных переводческих ресурсов, исходя из рисков для авиационного сообщества. Документы, касающиеся безопасности полетов, должны иметь приоритет по отношению к внутренним документам.
 - f) *Разработка инструктивного материала о проведении проверок систем управления безопасностью полетов на основе управления показателями эффективности в сфере безопасности полетов:*
 - 1) ИКАО следует разработать инструктивный материал для включения в Руководство ИКАО по управлению безопасностью полетов, касающийся

проведения проверок систем управления безопасностью полетов на основе управления показателями эффективности в сфере безопасности полетов.

g) *Финансирование инициативы в отношении рамок безопасности полетов ИКАО:*

- 1) ИКАО следует работать совместно с государствами и региональными организациями, нуждающимися в помощи в разработке соответствующих моделей финансирования, обеспечивающих устойчивое предоставление инфраструктуры и обслуживания на основе уровня активности для адекватного осуществления воздушных перевозок.

— КОНЕЦ —

ISBN 978-92-9231-517-7



9

7 8 9 2 9 2 3 1 5 1 7 7