

**ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ  
"ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ"**

**Монреаль, 24–29 марта 2003 года**

**Пункт 1 повестки дня. Обзор**  
**Пункт 1.2 повестки дня. Аспекты либерализации, касающиеся безопасности полетов и авиационной безопасности**

**СЛЕДСТВИЯ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ  
И АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

(Представили: Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливийская Арабская Джамахирия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигерия, Нигер, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Свазиленд, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эфиопия, Южная Африка)

**АННОТАЦИЯ**

В настоящем документе речь идет о последствиях либерализации для безопасности полетов и авиационной безопасности. В нем делается глубокий анализ этих последствий в трех аспектах:

- a) содействие либерализации;
- b) гарантия авиационной безопасности;
- c) обеспечение безопасности полетов.

Действия Конференции указаны в п. 4.1.

**СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ**

Решение Ямусукро 1999 года  
Дос 9644, *Доклад Всемирной авиатранспортной конференции по регулированию международного воздушного транспорта: сегодня и в будущем*

<sup>1</sup> Текст на французском языке представлен африканскими государствами.

## 1. **ВВЕДЕНИЕ**

1.1 Благодаря в основном либерализации авиатранспортный сектор в Африке в течение уже ряда лет становится все более динамичным, что вызывает рост объема перевозок. Этот рост и активизация авиатранспортной деятельности имеют последствия с точки зрения как безопасности полетов, так и авиационной безопасности.

## 2. **РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА**

### 2.1 **Африканская политика либерализации**

2.1.1 Решение о выполнении Декларации Ямусукро, касающейся либерализации доступа к рынкам авиаперевозок в Африке, принятое министрами гражданской авиации, было одобрено в июле 2000 года главами государств и правительств Организации африканского единства (ОАЕ). Оно вступило в силу 12 августа 2000 года.

2.1.2 Поскольку либерализация в любом случае имеет последствия для безопасности полетов и авиационной безопасности, статья 6.12 Решения Ямусукро конкретно касается этого вопроса.

2.1.3 В соответствии с положениями вышеупомянутой статьи Решения государства вновь подтвердили свои взаимные обязательства защищать гражданскую авиацию от актов незаконного вмешательства и соблюдать Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО (SARPS) в рамках программы контроля за обеспечением безопасности. Однако, поскольку вопрос о выполнении стандартов и контроле за обеспечением безопасности полетов/авиационной безопасности является весьма сложным, он должен решаться на основе сотрудничества и крепкого партнерства.

### 2.2 **Авиационная безопасность**

2.2.1 В Приложении 17 к Чикагской конвенции авиационная безопасность определяется как комплекс мер (людские и материальные ресурсы), направленных на защиту гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

2.2.2 Защита международной гражданской авиации от угрозы совершения преступлений и террористических актов остается основной проблемой, которая должна решаться всеми компетентными органами гражданской авиации.

2.2.3 События 11 сентября 2001 года, сильно подорвавшие доверие потребителей к воздушному транспорту и имевшие катастрофические последствия для этой отрасли, явились, по нашему мнению, беспрецедентным нападением на международную гражданскую авиацию и, следовательно, потребовали ответных мер, соразмерных с уровнем этого нападения. Весьма важно, что ответные меры были приняты быстро, поскольку на Конференции по авиационной безопасности на уровне министров (Монреаль, 19–20 февраля 2001 года) международное авиационное сообщество приняло рекомендации, направленные на усиление защиты международного авиационного сообщества от актов незаконного вмешательства. Это оказалось возможным благодаря, в частности, созданию программы ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности в рамках Секции авиационной безопасности ИКАО (AVSEC), которая является механизмом и средством оказания технической помощи нуждающимся государством в деле устранения недостатков, выявленных в результате проверок.

## 2.3 **Безопасность полетов**

2.3.1 Наиболее общими недостатками в области безопасности полетов, отмечаемыми всеми действующими лицами на арене гражданской авиации в Африке, являются:

- a) отсутствие, неполнота или устарелость законодательных рамок;
- b) отсутствие или нехватка технических знаний, особенно в области производства полетов и летной годности;
- c) недостаток финансовых средств;
- d) в некоторых случаях отсутствие иерархии принятия решений и недостаточная организационная самостоятельность полномочных органов гражданской авиации.

2.3.2 Универсальная программа ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), охватывающая Приложения 1, 6 и 8 ("Выдача свидетельств авиационному персоналу", "Эксплуатация воздушных судов" и "Летная годность воздушных судов"), подтвердила большинство из вышеуказанных выводов.

2.3.3 Улучшение контроля за состоянием безопасности полетов на национальном уровне предполагает обновление нормативных рамок и увеличение людских и финансовых ресурсов, выделяемых для осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов. В связи с этим усиление ведомств гражданской авиации (ВГА) представляется настоятельной необходимостью как с функциональной, так и с эксплуатационной точек зрения. Это безусловно требует значительных ресурсов, которыми, к сожалению, не располагают страны, но которые могут быть мобилизованы посредством различных существующих проектов и механизмов или посредством тех, которые будут созданы.

## 3. **ВЫВОД**

3.1 Либерализация – это установленный факт. Однако следует подчеркнуть, что во многих развивающихся государствах еще предстоит многое сделать, в частности в области безопасности полетов и авиационной безопасности, для того чтобы достичь всех целей этого неизбежного процесса.

## 4. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

4.1 Конференции предлагается:

- a) принять к сведению содержание настоящего рабочего документа;
- b) призвать государства, обладающие необходимыми ресурсами, вносить бóльший вклад в механизм AVSEC ИКАО;
- c) рекомендовать государствам, в особенности развивающимся странам, пользоваться технической и финансовой помощью в рамках технического сотрудничества, с тем чтобы они могли принимать меры к устранению недостатков, выявленных в ходе проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности;

- d) просить Секретариат ИКАО осуществить в разных группах стран проекты совместной разработки программы мероприятий по обеспечению безопасности полетов и сохранению летной годности (COSCAP) с целью принятия мер по устранению недостатков, выявленных в ходе проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов; и
- e) призвать государства, международные организации, общество международной гражданской авиации и частных партнеров вносить вклад в Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП), который был недавно создан Советом ИКАО.

– КОНЕЦ –