

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

Монреаль, 24–29 марта 2003 года

ПРОЕКТ ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 1.2 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Пункт 1.2 повестки дня. Аспекты либерализации, касающиеся безопасности полетов и авиационной безопасности**1.2.1 Документация**

Секретариат (WP/6) рассмотрел последствия экономической либерализации для безопасности полетов и авиационной безопасности и затронул конкретные проблемы и варианты политики, особо остановившись на исключительной важности регулирования безопасности полетов и авиационной безопасности.

Соединенные Штаты Америки (WP/96) указали на некоторое улучшение положения в области безопасности полетов в последнее время, однако отметили опасность того, что политические события и изменения в механизмах экономического регулирования могут привести к размыванию ответственности в отношении контроля за обеспечением безопасности полетов, если не будет сохранена ясность в распределении функций и иерархии ответственности в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности.

53 африканских государства (WP/76) представили детальный анализ последствий либерализации для безопасности полетов и авиационной безопасности в контексте содействия либерализации, обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности и указали на необходимость оказания помощи развивающимся государствам в решении насущных проблем безопасности полетов и авиационной безопасности.

Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА), Европейский союз (ЕС) (WP/68 – информационный документ) остановились на ряде ключевых моментов, которые необходимо учитывать при рассмотрении связанных с безопасностью полетов аспектов либерализации, и в частности на вопросе владения и контроля за деятельностью авиакомпаний.

1.2.2 Рассмотрение вопроса

1.2.2.1 Широкою поддержку получило мнение о том, что аспекты безопасности полетов и авиационной безопасности должны играть главенствующую роль независимо от используемого типа экономического регулирования и что процесс либерализации не должен негативно отражаться на уровне безопасности полетов и авиационной безопасности. Кроме того, чрезвычайно важным моментом является доверие общественности к международному воздушному транспорту. В отношении авиационной безопасности поддержание такого доверия требует от государств и отрасли принятия энергичных мер по устранению новых видов угроз авиационной безопасности.

1.2.2.2 Было отмечено, что усилия по либерализации могут быть сведены на нет из-за отсутствия у государств достаточных ресурсов для выполнения своих обязанностей в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности; отсюда вытекает необходимость сотрудничества и оказания финансовой помощи в этой области. Международные финансовые учреждения и сама ИКАО признали такую необходимость и активно предоставляют помощь.

1.2.2.3 Была высказана обеспокоенность в связи с тем, что некоторые виды либерализации могут привести к использованию практики "удобного флага", и отмечалось, что этот момент необходимо

учитывать в работе по повышению уровня безопасности полетов и авиационной безопасности, например в рамках соглашений об аренде, фрахтовании воздушных судов и обмене ими согласно статье 83 *bis* Чикагской конвенции.

1.2.2.4 В свете процессов региональной либерализации и глобальной организации мировой экономики все более сложной становится система обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, основанная на концепции одного государства. В конечном итоге ответственность за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности относится к компетенции государства, однако региональные соглашения в области контроля за обеспечением безопасности полетов доказали свою эффективность.

1.2.2.5 Было отмечено, что ИКАО следует провести исследование с целью выяснить, какие государства или даже назначенные регламентирующие полномочные органы лучше всего подходят для осуществления этих функций, и в конечном итоге рекомендовать поправки к существующим нормативным документам ИКАО по данному вопросу.

1.2.3 Выводы

1.2.3.1 По итогам рассмотрения документации и состоявшейся дискуссии по пункту 1.2 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) Экономическая либерализация имеет последствия для регулирования в области безопасности полетов и авиационной безопасности, которые должны надлежащим образом рассматриваться, по мере необходимости, на национальном, двустороннем, региональном и глобальном уровнях в целях обеспечения дальнейшего безопасного, надежного и упорядоченного развития гражданской авиации.
- b) Чикагская конвенция возлагает ответственность за соблюдение Стандартов и Рекомендуемой практики, связанных с обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности, на Договаривающиеся государства. Независимо от каких-либо изменений в экономическом регулировании безопасность полетов и авиационная безопасность должны и впредь иметь первостепенное значение в деятельности и развитии воздушного транспорта. В условиях экономической либерализации регулирование в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности должно не только сохраняться, но и усиливаться. Меры по обеспечению соблюдения применимых стандартов безопасности полетов и авиационной безопасности и усилению нормативного контроля должны являться неотъемлемой частью гарантий либерализации.
- c) При осуществлении экономической либерализации государствам следует обеспечивать, чтобы коммерческие соображения не ставили под угрозу безопасность полетов и авиационную безопасность и чтобы в отношении всех сторон, участвующих в любых либеральных соглашениях, устанавливались четкие сферы ответственности и подотчетности за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности. Независимо от формы механизмов экономического регулирования при выполнении каждого полета воздушного судна должна иметься полная ясность в отношении компетентного органа по вопросам контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности в четко оговоренном Договариваемом государстве

ИКАО или другом регламентирующем полномочном органе, назначенном этим государством для данного конкретного полета воздушного судна.

- d) ИКАО следует и впредь играть ведущую роль в выработке глобальной стратегии регулирования и контроля в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности как на постоянной основе, так и в контексте содействия проведению реформы экономического регулирования. Изменяющиеся условия регулирования и эксплуатации международного воздушного транспорта требуют разработки новых механизмов регулирования, способных адаптироваться к таким изменениям и учитывать связанные с ними проблемы. До создания таких новых механизмов регулирования в промежуточный период необходимо принимать меры к продолжению эффективного функционирования существующей системы регулирования в области безопасности полетов и авиационной безопасности. Решение этой задачи требует постоянного международного сотрудничества и совместных усилий всех Договаривающихся государств, региональных авиационных органов, отрасли, а также всех других заинтересованных сторон, участвующих в деятельности гражданской авиации.
- e) Учитывая, что многие развивающиеся страны не располагают достаточными людскими и финансовыми ресурсами, необходимыми для обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности в процессе либерализации, необходимо использовать все возможности для оказания этим государствам помощи в улучшении системы контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности и устранении недостатков, выявленных в ходе проводимых ИКАО проверок в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности, включая взносы по линии механизма ИКАО по обеспечению авиационной безопасности, Программу технического сотрудничества ИКАО и Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП).
- f) ИКАО следует изучить вопрос о необходимости последовательного и четкого определения государства или государств, ответственных за контроль в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, для целей эксплуатации, ответственности, экономического регулирования и связанных с ними аспектов.