



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 39 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВ ЗА МОНИТОРИНГ, НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛЬ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ПОСТАВЩИКОВ АЭРОПОРТОВЫХ УСЛУГ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОГО ВЫПОЛНЕНИЯ ДВУСТОРОННИХ СОГЛАШЕНИЙ И БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(Представлено Венесуэлой (Боливарианской Республикой))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Настоящий рабочий документ касается ряда действий со стороны специализированных поставщиков аэропортовых услуг в некоторых государствах, подписавших Конвенцию о международной гражданской авиации (Конвенция), которые противоречат духу и букве указанной Конвенции, а также обязательствам и обязанностям, взятым на себя государствами-членами при подписании соглашений о воздушном сообщении (АSА) и меморандумов о взаимопонимании (МоU), учитывая, что государства являются обладателями прав, связанных с коммерческой авиацией, которые предоставляются ими на взаимной основе при подписании таких двусторонних соглашений. Статья 28 Конвенции *Аэронавигационные средства и стандартные системы* возлагает не на специализированные фирмы по обслуживанию аэропортов, а на государства обязательство о предоставлении услуг и средств для содействия международной аэронавигации в соответствии с принципами, закрепленными в Конвенции, и эта деятельность должна осуществляться в целях укрепления дружеских связей между нациями. Аналогичным образом, статья 4 *ejusdem* требует от государств не допускать использования гражданской авиации в каких-либо целях, несовместимых с целями Конвенции, и за это ответственны государственные органы в ходе реализации принципа суверенитета, упомянутого в статье 1 Конвенции. Исходя из этих соображений, настоящий рабочий документ представляется на рассмотрение Ассамблеи с использованием приводимых в Конвенции понятий.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять во внимание настоящий рабочий документ;
- b) обеспечить, в соответствии с Чикагской конвенцией, соблюдение Договаривающимися государствами принадлежащих другим государствам прав, связанных с коммерческой авиацией,
- c) попросить Совет сделать вывод относительно возложенного на государства обязательства о предоставлении услуг и аэропортовых средств, в готовом виде и без ограничений, для безопасной эксплуатации воздушных судов на международных рейсах.

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со стратегической целью *Экономическое развитие воздушного транспорта*

¹ Испанская версия документа предоставлена Венесуэлой (Боливарианской Республикой).

<i>Финансовые последствия</i>	Отказ специализированных поставщиков аэропортовых услуг обслуживать воздушные суда международной коммерческой авиации государств-членов преднамеренно создает задержки и препятствует надлежащему развитию международной гражданской авиации, при этом эксплуатанты несут финансовые потери из-за, помимо прочего, задержек, пропущенных стыковок, мер защиты прав пассажиров, потери слотов и повышенных расходов на обслуживание воздушных судов, находящихся на стоянке вне своей аэропортовой базы.
<i>Справочный материал</i>	Дос 7300 <i>Конвенция о международной гражданской авиации</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Конвенция о международной гражданской авиации (Конвенция) основана на ряде принципов, призванных обеспечить развитие международной гражданской авиации как инструмента, позволяющего устанавливать и поддерживать дружбу и взаимопонимание между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею или ненадлежащее ее использование может создать угрозу всеобщей безопасности (Преамбула); кроме того, она предусматривает, что международные воздушные сообщения устанавливаются на основе равенства возможностей.

1.2 Для обеспечения соблюдения основополагающих принципов Конвенции была создана Международная организация гражданской авиации (ИКАО). Эта международная организация входит в структуру Организации Объединенных Наций, а ее основные функции включают в себя обязательство следить за безопасным, упорядоченным и эффективным развитием международной гражданской авиации, что подразумевает, помимо прочего, обеспечение равенства возможностей в области международных воздушных перевозок и стремление избегать дискриминационных практик, способствуя тем самым укреплению мира и дружбы между государствами, подписавшими Конвенцию.

1.3 Боливарианская Республика Венесуэла, подписавшая Конвенцию и являющаяся государством – членом ИКАО, продемонстрировала свою приверженность выполнению обязательств, вытекающих из ее членства в Организации, подтвердив это неуклонным соблюдением Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и таким образом способствуя безопасному, упорядоченному и эффективному развитию международной гражданской авиации.

1.4 Боливарианская Республика Венесуэла занимает в Организации инициативную позицию, что находит отражение в постоянном сотрудничестве и помощи, которые она оказывает на взаимной основе другим государствам. Кроме того, в целях содействия развитию международных воздушных перевозок в соответствии со стандартами ИКАО венесуэльское государство подписало ряд двусторонних соглашений (соглашения о воздушном сообщении (ASA)) и меморандумов о взаимопонимании (MoU) с другими государствами-членами. Указанные выше документы по мере необходимости направляются на хранение в Штаб-квартиру ИКАО, поскольку она является международным учреждением, которому поручено контролировать их соблюдение в соответствии с согласованными на международном уровне параметрами. Тем не менее, несмотря на то, что Боливарианская Республика Венесуэла надлежащим образом выполняет свои международные обязательства, она сталкивается с ненадлежащим обращением со стороны некоторых государств, которые позволяют частным фирмам со статусом юридического лица препятствовать доступу венесуэльских эксплуатантов к аэропортовому обслуживанию, необходимому для безопасной международной авиации, которая в результате ставится под угрозу.

2. СООБРАЖЕНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ГОСУДАРСТВ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ ПОДПИСАННЫМИ ДВУСТОРОННИМИ СОГЛАШЕНИЯМИ О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ, И ПОСЛЕДСТВИЙ ИХ НАРУШЕНИЙ

2.1 Ниже приводятся подтверждаемые Конвенцией соображения, которые лежат в основе аргументации данного рабочего документа.

2.2 Необходимо помнить, что для того, чтобы считаться принятыми, двусторонние соглашения должны быть подписаны компетентными органами каждого государства, поскольку

они предполагают проведение переговоров и взаимное предоставление прав, связанных с коммерческой авиацией, которыми обладает каждое государство, в рамках реализации принципа суверенитета, закрепленного статьей 1 Конвенции, в ситуации, которая непосредственно исключает частных лиц, которые могут выступать лишь владельцами концессий, которым органы подписавших соглашение государств делегируют предоставление необходимых международных аэронавигационных услуг в соответствии со статьей 28 Конвенции *Аэронавигационные средства и стандартные системы*.

2.3 Из вышесказанного следует, что после подписания двустороннего соглашения государственные органы ответственны за контроль за выполнением взятых обязательств, поскольку, несмотря на то, что аэропортовые услуги, необходимые для надлежащего развития международной аэронавигации, могут передаваться на условиях франшизы или делегированы частным третьим лицами со статусом юридического лица, именно государство подписывает двустороннее соглашение и тем самым возлагает на себя ответственность и обязательства своей страны. Кроме того, в авиационном секторе все специализированные поставщики аэропортового обслуживания, прежде чем начнут выполнять свои обязанности, должны выполнить стандартное требование о прохождении сертификации, аккредитации и освидетельствовании соответствующими органами, которые в рамках программы непрерывного мониторинга за обеспечением безопасности полетов проверяют, предоставляются ли аэропортовые услуги в соответствии с требуемыми стандартами коммерческой авиации, а перед эксплуатацией воздушного судна на международном рейсе авиационные органы государства проверяют его техническую готовность.

2.4 Соответственно, настоящий документ отмечает глубочайшую озабоченность тем, что несмотря на подписание двусторонних соглашений с государством Венесуэла, некоторые государства-члены в ходе реализации этих соглашений неправомерно позволяют частным фирмам отказывать венесуэльским эксплуатантам в специализированных аэропортовых услугах, не принимая во внимание статью 28 Конвенции, которая гласит: "предоставлять на своей территории аэропорты, радио- и метеорологические службы и другие аэронавигационные средства для содействия международной аэронавигации в соответствии со стандартами и практикой, рекомендуемыми или устанавливаемыми время от времени в соответствии с настоящей Конвенцией".

2.5 Исходя из вышеприведенной цитаты, именно государства, а не частные лица, берут на себя обязательство предоставлять основные услуги для развития международной гражданской авиации в соответствии с требуемыми ИКАО стандартами безопасности полетов и, следовательно, именно они (государства) должны гарантировать, что фирмы, которым они делегируют такую деятельность, имеющую важное значение для развития безопасной международной гражданской авиации, соблюдают принципы, стандарты и практику, рекомендованные ИКАО, поскольку невыполнение буквы Конвенции делает ее неэффективной и устанавливает неравенство между государствами, существенно ущемляя их права, связанные с коммерческой авиацией.

2.6 Односторонние действия поставщиков аэропортовых услуг, отказывающихся осуществлять деятельность, по которой они прошли сертификацию авиационных органов государств, наносят ущерб обязательствам последних (государств) по обеспечению безопасности полетов. Более того, эти государства передают свою ответственность в руки частных третьих лиц, в одностороннем порядке ослабляют свои обязательства, принятые ими при подписании ASA и MoU, ставят под угрозу безопасность венесуэльских эксплуатантов и дискриминационным образом ограничивают права, связанные с коммерческой авиацией одного из Договаривающихся государств Конвенции.

2.7 В силу причин *де-факто* и *де-юре*, изложенных в настоящем рабочем документе, государство Венесуэла считает целесообразным поручить Совету проанализировать возникшую ситуацию и принять надлежащие меры в соответствии с пунктами j), k) и n) статьи 54 в рамках *Обязательных функций Совета* и с пунктами c), d) и e) *ejusdem* статьи 55 в рамках *Факультативных функций Совета*, а также самым уважительным образом настоятельно просить его принять своевременное решение для прекращения подобной практики, негативно влияющей на свободную конкуренцию и справедливое равновесие в отношениях государств – членов ИКАО по вопросам, связанным с коммерческой авиацией.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Наконец, исходя из соображений, изложенных в данном рабочем документе, Боливарианская Республика Венесуэла предлагает Совету объективно проанализировать содержание документа и принять решение по данному вопросу, внеся ясность в приведенные ниже вопросы, считающиеся крайне важными для безопасного, упорядоченного и эффективного развития международной гражданской авиации:

- a) кто несет ответственность за выполнение обязательств, взятых государствами при подписании двусторонних и многосторонних международных соглашений в области гражданской авиации, например, Конвенции о международной гражданской авиации, ASA и MoU?
- b) какова роль специализированного поставщика аэропортовых услуг, сертифицированного авиационными органами государства, в соблюдении статьи 28 Чикагской конвенции?
- c) может ли специализированный поставщик аэропортовых услуг, сертифицированный авиационными органами государства, отказывать в предоставлении важнейших услуг эксплуатанту государства в момент реализации этим эксплуатантом своих прав, связанных с коммерческой авиацией, одобренных страной конечного пункта назначения этого рейса на основании обязательств, вытекающих из двустороннего соглашения?
- d) попросить Совет сделать вывод относительно нарушения государственных обязательств в случаях, когда на эти обязательства оказывается воздействие со стороны частных лиц, наносящее ущерб безопасности полетов.