

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 25 повестки дня. Деятельность по итогам Конференции по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов (DGCA/06)**

**ПРОВОДИМЫЕ ИКАО ОЦЕНКИ/ПРОВЕРКИ ЭКСПЛУАТАНТОВ  
МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем рабочем документе рассматривается аспект рекомендации 2/5, предусматривающей оказание непосредственной помощи государствам, не соблюдающим нормативные положения, и их эксплуатантам международного воздушного транспорта, используя при этом группу международных инспекторов и экспертов в области безопасности полетов. Последняя задача по оказанию помощи эксплуатантам будет включать в себя проведение оценок/проверок этих эксплуатантов в сфере обеспечения безопасности полетов. В случае удовлетворительных результатов такие эксплуатанты не будут сталкиваться с ограничениями, накладываемыми другими государствами вследствие недостатков их собственных государств в области контроля за обеспечением безопасности полетов. Такая задача не соответствует международной схеме, предусмотренной для контроля за обеспечением безопасности полетов воздушных судов иностранных эксплуатантов; кроме того, ИКАО рассредоточит свои собственные усилия по оказанию помощи государствам, если она возложит на себя новую и неприемлемую задачу, которую вместо ИКАО должны решать Договаривающиеся государства, выполняющие свои функции государства эксплуатанта.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) одобрить концепцию непосредственной помощи государствам, предложенную в документе A36-WP/63-TE/14;
- b) выступить против оказания непосредственной помощи эксплуатантам, о которой идет речь в документе A36-WP/63-TE/14.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью А
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительные ресурсы не требуются
<i>Справочный материал</i>	A36-WP/63-TE/14 Дос 9866, Доклад Конференции генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На проведенной ИКАО в марте 2006 года Конференции генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов был рассмотрен вопрос об оказании ИКАО непосредственной помощи государствам, не имеющим адекватных возможностей для контроля за обеспечением безопасности полетов, и эксплуатантам из таких государств. Такая помощь будет предоставляться силами инспекторов и экспертов в области безопасности полетов, взятых из группы, находящейся в ведении ИКАО. Что касается помощи эксплуатантам, то предоставляемые ИКАО эксперты будут проводить проверку/оценку положения дел у эксплуатантов с безопасностью полетов, и если результаты окажутся удовлетворительными, то такому эксплуатанту следует разрешить продолжать выполнять международные полеты при одновременном решении вопроса неадекватности государственного контроля за обеспечением безопасности полетов. В то время как Конференция одобрила эту концепцию, ИКАО в своем рабочем документе по пункту 25 повестки дня теперь откладывает одобрение этой концепции Ассамблеей до проведения дополнительного исследования, поскольку данный вопрос "считается более сложной задачей и ставит ряд юридических вопросов".

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 На последней мартовской Конференции был также рассмотрен вопрос о контроле за обеспечением безопасности полетов иностранных эксплуатантов. Центральный элемент этой международной схемы в данном смысле определен в статье 33 Чикагской конвенции (удостоверения о годности к полетам и удостоверения о квалификации, а также свидетельства) и Приложения 6 "*Эксплуатация воздушных судов*" (сертификаты эксплуатантов). Перед тем как любое государство признает действительность упомянутых документов, относящихся к персоналу, воздушным судам и эксплуатантам других государств, можно и нужно заверить самих себя в том, что требования, в соответствии с которыми такие документы выданы или которым придана сила другими государствами, "соответствуют минимальным стандартам, которые время от времени могут устанавливаться в соответствии с Чикагской конвенцией, или превышают их".

2.2 Одна из главных целей Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) заключается в предоставлении другим государствам информации, достаточной для того, чтобы принять хорошо обоснованные заключения относительно положения дел в проверяемом государстве в части соблюдения нормативных положений. Точнее говоря, результаты проверок, проведенных в рамках УППКБП, предназначены для того, чтобы оказать государствам помощь в формулировании выводов относительно других государств, как это оговорено в статье 33 и Приложении 6. Такие заключения соответствующим образом формируют важнейшую основу для принятия государствами решения о выдаче разрешения иностранным эксплуатантам на открытие, продолжение или расширение воздушного сообщения. Ключевым вопросом в этой давно утвержденной схеме является соблюдение государством своих обязательств согласно Чикагской конвенции, а не положение дел с безопасностью полетов у его эксплуатантов. Если государство не обеспечивает соблюдение своих обязательств, то другим государствам следует предпринимать меры, направленные на то, чтобы предотвратить, ограничить и/или сократить выполнение полетов, выполняемых из этого государства, независимо от "успешной" проверки эксплуатанта, проведенной группой экспертов ИКАО, Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и другими заслуживающими доверия проверяющими организациями. Эту основную ответственность за осуществление контроля государство эксплуатанта не может возложить ни на какую третью сторону, в том числе ИКАО. Даже при наличии надлежащих или законных способов

"принятия" результатов таких проверок (разовых, "эпизодических" мероприятий) они не будут в достаточной мере уверены в том, что государство эксплуатанта в дальнейшем будет постоянно обеспечивать их действительность и эффективно решать выявленные у проверяемых эксплуатантов проблемы в сфере безопасности полетов.

2.3 ИКАО представляет собой организацию, деятельность которой посвящена интересам Договаривающихся государств, которые сами возложили на себя обязательства посредством ратификации и соблюдения положений Чикагской конвенции. Поэтому в центре инициатив ИКАО по оказанию помощи должно находиться выполнение государствами всех конкретных обязательств, указанных в Конвенции и Приложениях к ней. Как убедительно продемонстрировали результаты выполнения УППКБП, необходимость в помощи со стороны ИКАО остается существенной, поскольку значительное несоблюдение государствами нормативных положений остается широко распространенным явлением. Внимание и усилия ИКАО не должны быть сосредоточены на проверки эксплуатантов международного воздушного транспорта и оказание им помощи.

### 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Одна из целей данного предложения ИКАО, состоящая в некотором "облегчении" положения эксплуатантов международного воздушного транспорта, которые, якобы, "наказываются" за недостатки своих государств, расходится со схемой ИКАО, в которой основное внимание уделяется обязательствам государств, в том числе тем, которые относятся к контролю за обеспечением безопасности полетов иностранных эксплуатантов. Кроме того, эта мера, в случае ее принятия государствами, может также иметь, по крайней мере, два других нежелательных последствия. Во-первых, то сильное давление, которое часто оказывают на государства, не соблюдающие нормативные положения, их собственные эксплуатанты, которые подвергаются ограничениям со стороны других государств, значительно ослабнет. Во-вторых, это может не стимулировать государства вступать в новые или существующие региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов для оказания помощи в ходе проведения эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов.

3.2 В обозримом будущем ИКАО потребуется сосредоточить свое внимание на постоянном контроле за соблюдением государством нормативных положений посредством своей Программы УППКБП и активном поощрении государств к соблюдению нормативных положений через свою программу единой стратегии (ПЕС). Работы по активному проведению проверок эксплуатантов и оказанию им помощи более целесообразно передать государствам и отраслевым организациям.