

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

(Монреаль, 24–29 марта 2003 года)

Пункт 2 повестки дня. Изучение ключевых проблем регулирования при либерализации
Пункт 2.7 повестки дня. Транспарентность

**ТРАНСПАРЕНТНОСТЬ ПРИ РЕГУЛИРОВАНИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе рассматривается вопрос о транспарентности национальных и региональных процедур регулирования, касающихся международной гражданской авиации, как средства содействия либерализации и предоставления справедливых и равных возможностей для конкуренции. В нем излагаются рекомендуемые Договаривающимся государствам стандарты в отношении транспарентности.

Действия Конференции указаны в п. 3.1.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Сегодня, как никогда ранее, транспарентность при формулировании национальных и региональных законов и правил, касающихся международной гражданской авиации, является важным фактором повышения эффективности ее операций. В *Руководстве по регулированию международного воздушного транспорта* (Doc 9626) транспарентность определяется как "открытость договоров и достигнутых соглашений и их доступность для государств, не являющихся сторонами в них, и отдельных лиц, заинтересованных в их содержании".

1.2 В международной гражданской авиации транспарентность необходима для того, чтобы все стороны, затрагиваемые нормативными актами, могли вносить вклад в их формулирование, уведомлять об их принятии и иметь возможность апелляции. Национальные регламентирующие органы должны извлекать пользу из информации, поступающей от всех заинтересованных сторон как внутри государства, так и за его пределами. Превращение данного процесса на национальном и международном уровне в более открытый и транспарентный отвечает интересам государств, а также растущего числа сторон, имеющих отношение к гражданской авиации.

1.3 На всемирном уровне Приложения к Конвенции устанавливают Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) в целях обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности и упорядоченного развития международной гражданской авиации, а Договаривающиеся государства обязаны уведомлять ИКАО о различиях между SARPS и своими национальными правилами и практикой. Однако в области воздушных перевозок SARPS ИКАО охватывают только сферу упрощения формальностей (Приложение 9); воздушные перевозки почти полностью регулируются двусторонними соглашениями о воздушном сообщении и правилами, действующими на национальном и региональном уровнях. Статья 83 Конвенции требует, чтобы Договаривающиеся государства регистрировали в ИКАО свои соглашения о воздушном сообщении, однако требования о регистрации национальных или региональных правил в ней не содержатся. Вместе с тем имеется достаточное основание для содействия транспарентности на национальном и региональном уровне.

1.4 Транспарентность – важный элемент в деле ускорения экономического роста, повышения конкурентоспособности и финансовой стабильности на внутреннем и международном уровнях. Она ведет к более добросовестному и эффективному управлению и повышает уровень доверия общества к правительствам. Как основополагающий принцип Генерального соглашения о торговле услугами (ГАТС) транспарентность признана на таких региональных форумах, как Североамериканское соглашение о свободной торговле и заявление руководителей государств Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АПЕС) о соблюдении стандартов транспарентности АПЕС (от 27 октября 2002 года).

1.5 Транспарентность – основной принцип, позволяющий увеличивать выгоды либерализации. Устранение препятствий развитию гражданской авиации облегчается, когда рядовые члены общества знают, какие законы, правила, процедуры и административные постановления затрагивают их интересы, могут участвовать в их разработке, могут участвовать в административном производстве, связанном с их применением, и могут требовать пересмотра их применения.

1.6 ИКАО уже рассматривала вопросы транспарентности в контексте взимания сборов с пользователей за предоставление аэропортового и аэронавигационного обслуживания (*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*, Дос 9082/6) и регулирования в области охраны окружающей среды (резолюция А 33/7), при этом в обоих случаях она настоятельно рекомендовала проводить открытые и транспарентные консультации с пользователями.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Нижеуказанные рекомендуемые принципы транспарентности внутригосударственного регулирования, касающегося международной гражданской авиации, взяты из заявления руководителей государств АПЕС:

- а) Каждое Договаривающееся государство должно обеспечивать, чтобы его законы, правила, процедуры и административные постановления общего назначения, касающиеся международной гражданской авиации, незамедлительно опубликовывались либо обнародовались иным образом, например через Интернет, с тем чтобы заинтересованные лица и другие Договаривающиеся государства могли ознакомиться с ними.
- б) Каждое Договаривающееся государство должно иметь или назначить официальный журнал или журналы и публиковать материалы о любых мерах, упомянутых в п. а), в этих журналах. Каждое Договаривающееся государство должно выпускать такие журналы на регулярной основе и делать их легкодоступными для широкой публики.

- c) По мере возможности каждому Договаривающемуся государству следует:
- i) заблаговременно опубликовывать сведения о любых мерах, касающихся международной гражданской авиации, которые предлагается принять; и
 - ii) предоставлять заинтересованным лицам соответствующую возможность высказывать замечания по таким предлагаемым мерам.
- d) По запросу любого заинтересованного лица или другого Договаривающегося государства каждое Договаривающееся государство должно стремиться быстро предоставлять информацию и отвечать на вопросы, относящиеся ко всем фактическим или предлагаемым мерам, касающимся международной гражданской авиации.
- e) Каждое Договаривающееся государство должно обеспечивать в своем административном производстве, связанном с применением любых мер, затрагивающих международную гражданскую авиацию, чтобы:
- i) лица другого Договаривающегося государства, непосредственно затрагиваемые процессуальными действиями, касающимися международной гражданской авиации, получали заблаговременное уведомление в соответствии с внутренними процедурами о начале производства, включая описание характера производства, правовой документ, на основании которого начато производство, и общее описание любых вопросов, составляющих предмет спора;
 - ii) такие лица имели соответствующую возможность представлять факты и аргументы в обоснование своей позиции до вынесения любого окончательного решения, касающегося международной гражданской авиации, если сроки, характер производства и общественные интересы позволяют это;
 - iii) его процедуры осуществлялись в соответствии с внутренним законодательством.
- f) Для целей данных стандартов административное постановление общего назначения означает административное постановление или толкование, которое применяется ко всем лицам и фактическим ситуациям, в целом подпадающим под его действие, и которое устанавливает норму поведения, но не включает:
- i) определение или постановление, вынесенное в рамках административного или квазисудебного производства, которое применяется к конкретному лицу, товару или услуге другого Договаривающегося государства в конкретном деле; или
 - ii) решение, вынесенное в судебном порядке в отношении конкретного действия или практики.
- g) Данные принципы не требуют от Договаривающегося государства раскрывать конфиденциальную информацию, если это препятствует правоприменению, принятию законов либо иным образом противоречит общественным интересам или наносит ущерб законным коммерческим интересам конкретных лиц или предприятий.

3. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

3.1 Конференции предлагается сделать вывод о том, что:

- a) прозрачность следует рассматривать как цель, которая должна преследоваться в рамках национального и регионального регулирования, и как основной элемент процесса либерализации, и что в системе регулирования государства и заинтересованные стороны выигрывают от повышения прозрачности;
- b) Договаривающимся государствам следует предложить принять и применять принципы прозрачности, подобные тем, которые изложены в п. 2.1, в отношении мер национального и регионального регулирования, касающихся международной гражданской авиации.

– КОНЕЦ –