

*Док.: GA35/LC35/REP/10/r*

## ДОКЛАД\*

### **ПРАВОВЫЕ РАМКИ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ГОСУДАРСТВАХ-ЧЛЕНАХ ЧЭС**

Докладчик: г-н Кемалеттин Гёкташ, член Комитета, Турция

---

\* Текст рассмотрен и одобрен на Тридцать пятом заседании Комитета по правовым и политическим вопросам в Дюрресе 22 апреля 2010 г. и утвержден на Тридцать Пятой Генеральной Ассамблее в Белграде 2 июня 2010 г.

## I. ВСТУПЛЕНИЕ

Гражданская авиация является крупной, стремительно развивающейся индустрией, влияющей на социально-экономическое развитие. Она способствует процветанию и создаёт возможности для занятости, бизнеса и торговли. Она укрепляет контакты между людьми, странами и культурами; обеспечивает доступ на глобальные рынки и способствует развитию туризма.

Парламентская Ассамблея Организации Черноморского Экономического Сотрудничества уже рассматривала вопросы, связанные с правовой базой развития транспорта в регионе ЧЭС. Ассамблея подготовила доклады и рекомендации\* в этой области, однако гражданская авиация и воздушный транспорт отдельно не рассматривались.

Со своей стороны, Организация Черноморского Экономического Сотрудничества посвятила значительную часть своей работы актуальным вопросам перевозок в рамках своих рабочих групп и специализированных заседаний на уровне министров. Следует отметить, что в «Декларации о сотрудничестве в сфере транспорта в регионе ЧЭС в связи с 15-й годовщиной ЧЭС» говорится, что «до сих пор в транспортной повестке ЧЭС гражданской авиации не уделялось того внимания, которое она заслуживает, и что укрепление сотрудничества в этой области без ущерба для международных обязательств государств-членов имеет огромный потенциал для транспорта в регионе ЧЭС». В Ереванской декларации 2009 г. «О перспективах сотрудничества в области транспорта в регионе ЧЭС» подчеркивается «необходимость в дальнейшем развитии сотрудничества в секторе гражданской авиации».

Учитывая актуальность вопроса гражданской авиации, Комитет по правовым и политическим вопросам на своём Тридцать четвертом заседании в Киеве в октябре 2009 г. принял решение изучить вопрос о правовых рамках в области гражданской авиации в странах ЧЭС.

В связи с этим, Тридцать пятое заседание Комитета в Дюрресе (Албания) 21-22 апреля 2010 г. посвящено вопросу «Правовые рамки государственного регулирования гражданской авиации в государствах-членах ЧЭС» с целью подготовки доклада и рекомендации для дальнейшего рассмотрения на Тридцать пятом пленарном заседании Генеральной Ассамблеи в Белграде в июне 2010 г. Следует отметить, что наряду с дискуссиями в рамках Комитета по правовым и политическим вопросам, ЧЭС рассматривает на заседании своей Рабочей группы по транспорту вопрос о возможном сотрудничестве в области гражданской авиации.

В настоящем докладе используется информация, предоставленная национальными делегациями Азербайджана, Болгарии, Греции, Румынии, Турции и Украины. Необходимый дополнительный справочный материал был получен Международным секретариатом ПАЧЭС из соответствующих источников в системе Интернет и публикаций.

В докладе даётся обзор соответствующих правовых рамок, двусторонних и многосторонних соглашений, а также соответствующих правил, касающихся гражданской авиации, её эффективности, надёжности и безопасности. В нём исследуется вопрос включения

---

\* Доклад и рекомендация 13/1996 «О сотрудничестве в области транспорта между государствами-участниками ЧЭС»; доклад и рекомендация 29/1998 «О транспортной технологии и интеграции в Европе»; доклад и рекомендация 40/1999 «О правовых и политических аспектах процесса интеграции транспортных систем в Черноморском регионе»; доклад и рекомендация 59/2002 г. «Об экономической интеграции в регионе ЧЭС: современном состоянии и перспективах на будущее»; доклад и рекомендация 78/2004 «О содействии передвижению людей и грузов через границы»; доклад и рекомендация 84/2005 «О развитии транспортной инфраструктуры в Черноморском регионе»; доклад и рекомендация 107/2009 «О развитии морского транспорта в Черноморском регионе: проблемах и перспективах».

соответствующих международных стандартов в национальную нормативную базу и практику и говорится о будущих приоритетах. В докладе также определены вызовы, стоящие перед гражданской авиацией, в свете глобальных событий.

## II. ПРАВОВЫЕ РАМКИ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ГОСУДАРСТВАХ-ЧЛЕНАХ ЧЭС

1. Гражданская авиация предоставляет новые возможности и преимущества для всех народов. Она обладает уникальной способностью объединять людей, способствовать экономическому росту и торговле. Это огромная, стремительно развивающаяся индустрия, которая влияет на социально-экономический прогресс и играет ключевую роль в экономическом развитии общества. Она повышает качество жизни, расширяя возможности для отдыха и знакомства с различными культурами.
2. Гражданская авиация включает в себя воздушные перевозки, инфраструктуру и производство. Тем не менее, воздушные перевозки являются главным компонентом гражданской авиации. Они считаются одной из нескольких многообещающих индустрий с долгосрочной перспективой в мировой экономике. Услуги воздушного транспорта предоставляют потребителям по всему земному шару окончательный продукт авиационной промышленности. Для предоставления пассажирских, грузовых и почтовых услуг, воздушные перевозчики, бизнес-авиация и другие коммерческие операторы приобретают широкий спектр продуктов и услуг в аэропортах и у провайдеров воздушных навигационных услуг.
3. Гражданская авиация не может рассматриваться просто как система перевозок пассажиров и грузов. Вклад гражданской авиации в экономический прогресс существен и значителен. Гражданская авиация оказывает важное экономическое воздействие на занятость населения и доходы, приток иностранной валюты, торговлю и экспорт, связь и технологии. Индустрия гражданской авиации является непосредственным генератором рабочих мест и экономической деятельности в рамках авиалиний и аэропортов, служб по обслуживанию авиалайнеров, авиадиспетчерской службы и непосредственного обслуживания авиапассажиров, такого как регистрация, оформление багажа, услуги торговли и общественного питания.
4. Авиаперевозки способствуют развитию торговли, помогают странам участвовать в глобальной экономике путем расширения доступа на международные рынки и содействуя глобализации производства. Воздушные перевозки сокращают фирмам время доставки, сводят к минимуму складские расходы и ограничивают приостановку процесса производства. Воздушные перевозки имеют жизненно важное значение для международной торговли, особенно для скоропортящихся товаров. Быстрая доставка имеет особенно важное значение для такого вида бизнеса, клиенты которого занимаются производственными процессами, четко организованными в соответствии с современными требованиями, или нуждаются в срочной доставке запасных частей для техники и оборудования.
5. Индустрия воздушных перевозок играет важную роль в развитии туризма. Миллионы людей пользуются воздушным транспортом во время отпусков или посещая друзей и родственников. Воздушный транспорт повышает доступность иностранного туризма, а также широкого круга туристических поездок, что способствует более тесной международной интеграции.

6. Сеть воздушных перевозок также облегчает поступление чрезвычайной и гуманитарной помощи повсюду и обеспечивает быструю доставку медицинского оборудования, лекарств и органов для трансплантации. Услуги воздушного транспорта играют важную роль в оказании гуманитарной помощи странам, столкнувшимся со стихийными бедствиями, голодом или находящимся в состоянии войны. Они особенно важны в ситуациях, когда доступ затруднен.
7. Глобализация экономики всё больше зависит от воздушного транспорта, выступающего в роли основной технической поддержки. Аэропорты являются средоточием развития технологий, промышленных парков, туристических центров и коммерческих комплексов. Аэропорты выступают в роли центров будущего роста урбанизации с интегрированным транспортом и информационной технологией. Сегодня более 10.000 аэропортов во всем мире обслуживают 3 миллиарда пассажиров в год. В то время, когда возрастает потребность в воздушном транспорте, аэропорты расширяют свои мощности и строят новые терминалы. В целях предоставления услуг, авиационная промышленность объединяет усилия людей, продающих услуги, турагентов, людей, управляющих авиалиниями и аэропортами, авиадиспетчеров, таможи и полиции.
8. Гражданская авиация осуществляет свою деятельность в установленных рамках в соответствии с минимальными стандартами безопасности, которые должны соблюдать все участники этой системы. Авиационные предприятия, пилоты, инженеры, авиадиспетчеры и владельцы самолетов отвечают за соблюдение предписанных требований безопасности. В интересах всех участников воздушных перевозок соответствовать стандартам выше установленного минимума.
9. Правила гражданской авиации регулируют авиационную деятельность и предусматривают меры по повышению эффективности, рентабельности и упорядоченности роста воздушных перевозок, содействию социально-экономическому развитию страны, обеспечению безопасности перевозок, защите пилотов и пассажиров от ненужных рисков, и поддержанию конкурентоспособности гражданской авиации в соответствии с международными стандартами. Соответствующая система, политика и практика, отвечающая международным стандартам и адаптированная конкретно к каждой стране, обеспечивает эффективность нормативно-правовой базы.
10. Правила гражданской авиации, предписывающие минимальные стандарты безопасности принимаются министерствами транспорта. Эти министерства отвечают за выработку политики, её осуществление и регулирование сектора гражданской авиации. Министерства также осуществляют надзор за планированием и претворением в жизнь планов развития и расширения гражданского воздушного транспорта, оборудования аэропортов, авиа-диспетчерских услуг и перевозок пассажиров и грузов по воздуху.
11. Поэтому в странах были созданы управления гражданской авиации для обеспечения безопасности и эффективного регулирования воздушного транспорта. Эти управления предписывают и внедряют минимальные стандарты, соответствующие международным конвенциям. Эти стандарты постоянно развиваются, отражая изменения в авиационной среде, технологии и опыте. Управление гражданской авиации является регулирующим органом, отвечающим за исполнение положений от имени правительства в соответствии с Чикагской Конвенцией о Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Они регулируют деятельность операторов аэропортов, авиадиспетчерских и аэронавигационных служб, операторов авиалиний, пилотов и авиадиспетчеров,

авиаинженеров, техников, аэропортов, подрядных организаций авиалиний и международных операторов воздушных грузовых перевозок.

12. **В Албании** развитие и функционирование воздушного транспорта регламентируется Законом 10/040 от 12/22/2008 «Воздушный Кодекс Республики Албания» и основывается на трех базовых уровнях: уровень стратегии представляет Министерство общественных работ и транспорта. Министр транспорта является высшим звеном системы регулирования воздушного транспорта. Уровень регулирования представляет Управление гражданской авиации; уровень авиаиндустрии включает авиакомпании, ремонтные компании, управление воздушным движением, аэропорты, и вспомогательные структуры. Работа на министерском уровне включает контроль развития этой сферы, определение стратегических целей и обеспечение разработки политических, правовых и экономических мероприятий в области гражданской авиации в соответствии с программами и целями правительства. Министерство регулирует процесс совершенствования национального законодательства в области воздушного транспорта и его приведения в соответствие с международными стандартами. Контролирует выполнение Воздушного кодекса Республики Албания и Многостороннего соглашения о создании единого европейского авиационного пространства (ЕСАА), а также других соответствующих законов. Контролирует выполнение Концессионного договора с Аэропортом им. «Матери Терезы» в Ринасе, подписанного в 2005 г. Албания представляет отчеты о ходе развития воздушного транспорта в рамках европейской интеграции в соответствии с Национальной стратегией развития и Соглашения о стабилизации и ассоциации с ЕС. Албания также ведет переговоры о заключении двусторонних и многосторонних соглашений в области воздушного транспорта, также сотрудничает в рамках Международной организации гражданской авиации и с государствами-членами этой организации. Воздушный Кодекс Республики Албания определяет основные принципы развития современной авиации и его перспективы. Этот закон объединяет основные положения современных международных инструментов в области международного воздушного транспорта, таких как: Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция); правовые нормы ЕС (европейской право в области гражданской авиации (*acquis communautaire*)). Действия в области авиации также включает создание, изменение и трансформацию организационной структуры, их контроль, деятельность, а также сотрудничество с другими национальными институтами и международными организациями. Также важно регулирование деятельности аэропортов, авиадиспетчерских и аэронавигационных служб, эффективное управление воздушным движением и применение Функциональных блоков воздушного пространства в рамках Европейской региональной интеграции; совершенствование и повышение стандартов безопасности полетов, обеспечение свободного перемещения людей, товаров и капитала в рамках мероприятий по сокращению барьеров, препятствующих сотрудничеству между европейскими странами; применение норм ЕС в области социального развития и деятельности аэропортов; создание возможностей в развитии воздушного транспорта и введения новых внутренних и международных маршрутов; модернизация и совершенствование обслуживания на уровне международных стандартов; защита окружающей среды от загрязнения; сотрудничество разных структур и подразделений вовлеченных в общую схему воздушного транспорта и деятельности аэропортов. Воздушный кодекс объединяет предыдущие законы: закон №7877 от 11.30.1994 «Об албанской гражданской авиации», закон №8910 от 03.19.1998 «О безопасности гражданской авиации», и закон №8374 от 15.07.1998 «Об использовании

воздушного пространства в Республике Албания». После создания Управления гражданской авиации, эта структура контролирует осуществление рекомендации международных авиационных организаций, а также выполнение обязательств в рамках подписанных соглашений. У этой структуры есть свой бюджет, и он способствует институциональному развитию в области авиации, а также укреплению эффективности работников, повышению их квалификации, повышению эффективности лицензирования и инспекции в области авиации и достижению высокого уровня безопасности воздушного транспорта, четкому распределению функции обслуживания авиакомпаний, аэронавигационного контроля, сотрудничества с правоохранительными органами. Республика Албания подписала в сентябре 2006 г. Многостороннее соглашение об Общей Европейской Авиационной Зоне (ЕСАА), которое было ратифицировано Парламентом Албании. Включение Республики Албания в Общую Европейскую Авиационную Зону является залогом выполнения Албанией европейских норм (положения и директивы Европейской Комиссии) в области воздушного транспорта в шести приоритетах. Завершены две первые фазы Промежуточного протокола – I между Албанией и ЕС: экономическая политика в области воздушного транспорта (доступ на рынок воздушного транспорта); Управление воздушным движением; безопасность авиации и воздушного пространства; авиационная безопасность; защита окружающей среды; социальные аспекты, защита прав потребителей, и т.д..

- 13. В Армении** функции управления гражданской авиации исполняет Генеральный департамент гражданской авиации при правительстве Республики Армения, который уполномочен управлять сектором гражданской авиации Республики Армения. Он разрабатывает и проводит государственную политику в секторе авиации, а также оказывает и контролирует авиауслуги и авиационную инфраструктуру, действующую в Республике Армения. Уполномоченные лица Генерального департамента определяются законом об авиации, другими законами и распоряжениями, декретами и резолюциями Президента Республики Армения, решениями правительства Республики Армения, а также международными договорами и соглашениями, в которых участвует Армения. Задачами Генерального департамента являются следующие: подготовка, осуществление, обсуждение в рамках юрисдикции и представление правительству на утверждение государственной политики в области безопасности, эффективности и регулирования гражданской авиации и использования воздушного пространства, а также международные соглашения по авиауслугам; представительство Республики Армения в международных организациях по вопросам гражданской авиации; осуществление государственного управления в секторе гражданской авиации, регулирование и контроль за деятельностью и безопасностью гражданской авиации и невоенной гражданской авиации, а также за наземным оборудованием и предоставленными услугами в соответствии с требованиями законодательства и международных соглашений по оказанию воздушных услуг; разработка и введение подробных правил и процедур в области гражданской авиации, регулирование процедур, определение запретов и ограничений в отношении использования воздушного пространства в Республике Армения; выдача соответствующих сертификатов, лицензий и разрешений по всем видам деятельности гражданской авиации; выдача и утверждение сертификата лётной годности воздушного судна и сертификация аэронавигационных средств и другого авиационного оборудования; выдача и утверждение лицензий персоналу по обеспечению полётов, авиадиспетчерам и персоналу по обслуживанию самолётов с участием при необходимости соответствующих специалистов; контроль за деятельностью и предоставлением услуг, а также постоянный

надзор за всеми операторами, организациями и компаниями, связанными с авиацией в отношении их соответствия действующим международным стандартам и правилам; расследование авиационных происшествий и аварий на территории Армении и участие в таких расследованиях в других государствах в отношении самолётов, зарегистрированных в Армении или управляемых операторами по основному месту ведения бизнеса в Армении; введение и осуществление национальной программы Республики Армения по авиационной безопасности, координация поисково-спасательных работ в секторе гражданской авиации Республики Армения; разработка, публикация и исполнение норм, рабочих стандартов и процедур в секторе гражданской авиации, предусмотренных законом об авиации Республики Армения; внедрение международных стандартов и практики, рекомендуемых международными организациями гражданской авиации; выдача разрешений на коммерческие воздушные перевозки и услуги, и определение требований и условий для таких перевозок и услуг, необходимых для обеспечения безопасности полётов и авиационной безопасности; определение технических, финансовых и других мощностей операторов для осуществления предлагаемых авиаперевозок и услуг; определение условий оказания воздушных перевозок и услуг в соответствии с международными договорами. Основным законодательным актом в сфере гражданской авиации является закон Республики Армения об авиации, направленный на обеспечение надежности и безопасности полётов воздушных судов и авиации, удовлетворение потребностей общества в области воздушных перевозок и авиационной деятельности; охрану окружающей среды в сфере авиации, обеспечение защиты и безопасности государства и гарантию защиты государственных интересов.

14. **В Азербайджане** роль уполномоченного государственного органа, регулирующего деятельность гражданской авиации, выполняет Государственное управление гражданской авиации Азербайджанской Республики. Основной задачей Государственного управления гражданской авиации является обеспечение мер, необходимых для создания национальной гражданской авиации и приведение её в соответствие с международными стандартами. Государственное управление осуществляет важные проекты по развитию гражданской авиации и её инфраструктуры. Законодательные рамки в сфере гражданской авиации определяются правовыми и нормативными актами Азербайджанской Республики, основными документами Международной организации гражданской авиации, международных и региональных организаций гражданской авиации. Эта законодательная база включает следующие документы: Чикагскую конвенцию по международной гражданской авиации; закон Азербайджанской Республики об авиации; президентский указ о создании Государственного управления гражданской авиации Азербайджанской Республики; президентский указ о создании «Азербайджан хава йоллары»; соглашение о международном воздушном транзите; конвенция о международном признании прав на воздушные судна (Женевская конвенция); Римская конвенция об ущербе, нанесенном иностранными воздушными суднами третьим лицам на земле; Варшавская конвенция об унификации отдельных правил, касающихся международных воздушных перевозок; Гагская конвенция о пресечении незаконного захвата воздушного судна; конвенция о пресечении незаконных актов, угрожающих безопасности гражданской авиации; протокол о пресечении противоправных актов насилия в аэропортах международной гражданской авиации в дополнение к Конвенции о пресечении актов, угрожающих безопасности гражданской авиации; Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ с целью обнаружения; Конвенция о правонарушениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушного судна;

Постановление Совета Министров Азербайджанской Республики о введении нормативов для перевозки опасных грузов по воздуху; Постановление Совета Министров Азербайджанской Республики о дисциплинарном статуте для специальных услуг воздушного транспорта; Постановление Совета Министров Азербайджанской Республики о государственной программе защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства; Постановление Совета Министров Азербайджанской Республики о финансовых правилах расследования катастроф и аварий; Постановление Совета Министров Азербайджанской Республики о правилах заключения соглашений и документов по воздушным перевозкам в соответствии с законодательством и соглашениями, в которых участвует Азербайджанская Республика; Постановление Совета Министров Азербайджанской Республики о правилах предоставления информации об авиакатастрофах и авариях; Постановление Совета Министров Азербайджанской Республики о полномочиях комиссии по расследованию авиационных катастроф и инцидентов.

15. **В Болгарии** функции управления гражданской авиации возложены на Генеральный директорат управления гражданской авиации в соответствии с положением о гражданской авиации и международными конвенциями и соглашениями, в которых участвует Республика Болгария. Национальные правовые рамки, регулирующие гражданскую авиацию, основаны на общих принципах международного права. Они созданы на основе международного воздушного права и действуют в системе принципов и норм, создавая правовой режим для использования воздушного пространства. Правовая база регулирует отношения между государствами, используя воздушное пространство. У неё есть определенная специфика, связанная с источниками международного воздушного права, регулирующая контакты между государствами в отношении полётов различных воздушных судов. Эта специфика определяется следующими принципами международной гражданской авиации, которые также распространяются и на национальные правовые рамки: полный и исключительный суверенитет государства в его воздушном пространстве; свобода полётов воздушных судов всех государств в международном воздушном пространстве; обеспечение надёжности и безопасности гражданской авиации. В соответствии с этими принципами, источники международного воздушного права (многосторонние и двусторонние международные соглашения) через свои положения, правила, практику и стандарты регулируют в частности и недвусмысленно взаимоотношения между государствами в управлении своими воздушными судами, службой воздушного движения, авиаперевозками пассажиров, грузов или почты и обеспечивают надёжность и безопасность гражданской авиации. Эти положения обязывают государства устанавливать определенные правила деятельности физических и юридических лиц, участвующих тем или другим образом в предоставлении международных воздушных услуг. Объем государственного регулирования гражданской авиации включает развитие и техническое улучшение инфраструктуры гражданской авиации; реструктуризацию и поддержание необходимого административного ресурса и персонала; обеспечение мобилизационной готовности гражданской авиации. Целями и задачами регулирования, содержащимися в правовой базе и отражающими государственную политику, являются: оказание поддержки работе общего рынка, стимулирование устойчивого развития, устранение барьеров на пути развития эффективной и интегрированной системы воздушных перевозок путем создания условий для мультимодальности, что окажет содействие интеграции, и, соответственно комбинирование нескольких транспортных перевозчиков; укрепление социально-



экономической сплоченности, уменьшение различий между разными регионами путем развития инфраструктуры; повышение безопасности перевозок; принятие мер, необходимых в социальной сфере; координация отношений с третьими странами в сфере перевозок; наполнение содержанием принципа свободного выбора предпринимателей в области перевозок со стороны заказчиков; искоренение дискриминации среди предпринимателей в области перевозок со стороны заказчиков; соответствие принципу субсидиарности; защита прав потребителей; поддержание и развитие конкурентоспособного рынка услуг воздушных перевозок, решений, ориентированных на рынок (без вмешательства государства с помощью квот или заранее определенных цен); стабильное развитие высокотехнологичного, экономически значимого сектора национальной экономики с важным мультипликационным эффектом; улучшение правовой базы в области авиации в соответствии с требованиями глобальных процессов в мировой авиационной индустрии, включая ЕС; обеспечение доступной и надёжной системы воздушного транспорта, созданной в соответствии с основными потребностями в перевозке граждан, экономики и стимулирования постоянного роста импорта и экспорта; создание высокоэффективной, предсказуемой и надёжной (на основе современных норм, стандартов и правил функционирования) национальной системы воздушных перевозок путем использования современных самолётов, современных средств службы воздушного движения и создавая условия для высококачественной профессиональной подготовки и переподготовки персонала; контроль со стороны государственных регулятивных органов; развитие региональных экономических связей в стране путем обеспечения и дополнения существующих транспортных мощностей с целью укрепления интеграционных процессов.

16. **В Грузии** функции управления гражданской авиации осуществляются Управлением гражданской авиации Грузии. Управление гражданской авиации является национальным контролирующим органом, который был создан в соответствии с законом Грузии о государственном управлении и регулировании транспорта и связи, законом Грузии о субъектах публичного права и законом о независимых национальных регулирующих органах. Управление гражданской авиации учреждено правительством для осуществления государственного регулирования, надзора и контроля за гражданской авиацией. Оно руководствуется положениями Конституции Грузии, международными соглашениями и договорами, законами Грузии, Гражданским актом Грузии, постановлениями и другими нормативными актами. Основной обязанностью Управления гражданской авиации является разработка и соблюдение стандартов гражданской авиации. Оно знакомит правительство с проблемами авиации, представляет интересы потребителей, проводит экономические и научные исследования, готовит статистические данные и обеспечивает услуги специалистов. Оно занимается такими вопросами, как выдача разрешений, сертификатов, лицензий, аккредитаций и проведение инспекций; разрабатывает регулирующие акты, касающиеся гражданской авиации и следит за их исполнением; обеспечивает безопасность гражданской авиации и организует передвижение воздушных судов. Правовые рамки, определяющие деятельность Управления гражданской авиации, включают международные конвенции по гражданской авиации; закон Грузии о государственном управлении и регулировании транспорта и связи; президентские указы и постановления в сфере гражданской авиации.
17. **В Греции** греческое управление гражданской авиации (ГУГА) функционирует в рамках министерства транспорта и связи. Её миссией является организация, развитие и контроль транспортной инфраструктуры страны, а также подача предложений в министерство

транспорта и связи, касающихся формулирования общей политики индустрии воздушных перевозок. Наряду с правовыми рамками, основанными на ИКАО, а также являясь государством-членом ЕС, Греция следует правилам единого европейского воздушного пространства (SES), а именно ЕС 594/2004 «Рамки для создания единого европейского воздушного пространства»; ЕС 551/2004 «Организация и использование воздушного пространства»; ЕС 552/2004 «Операционная совместимость европейской сети управления воздушным движением». В эти акты были внесены поправки документом ЕС 1070/2009 с целью улучшения функционирования и устойчивости европейской авиационной системы. Греция также следует нормативам 2150/2005 «О гибком использовании воздушного пространства» и 730/2006 «О классификации воздушного пространства». Более того, важной директивой является документ 2006/23 (о лицензировании общественной авиадиспетчерской службы). Вторичные нормативы являются результатом дальнейшей доработки вышеупомянутых документов и связаны главным образом с вопросам операционной совместимости. Нормативные рамки, касающиеся безопасности гражданской авиации, состоят из следующих актов: «Национальная программа безопасности гражданской авиации», включающая «Правила безопасности национальной гражданской авиации» и соответствующего руководства по технической безопасности (РТБ); «Правила безопасности национальной гражданской авиации» (ПБНГА) устанавливают стандарты безопасности, касающиеся общих мер безопасности и процедур по предупреждению незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации; «Руководство по технической безопасности» (РТБ) конкретизирует стандарты безопасности, предусмотренные правилами безопасности национальной гражданской авиации и дает подробные рекомендации по осуществлению соответствующих мер безопасности и процедур. Они носят конфиденциальный характер, доводятся до сведения заинтересованных сторон в необходимых пределах и являются неотъемлемым дополнением к «Правилам безопасности национальной гражданской авиации». Программа контроля за качеством мер безопасности в национальной гражданской авиации направлена на мониторинг и оценку хода осуществления программы безопасности национальной гражданской авиации. Программа профессиональной подготовки по мерам безопасности в национальной гражданской авиации направлена на обеспечение того, чтобы все лица, напрямую или косвенно связанные с безопасностью гражданской авиации, были осведомлены и знали как выполнять требования авиационной безопасности. «План Икарус» по борьбе с угоном воздушных судов был подготовлен в соответствии с решением министров (конфиденциального характера) о действиях в случае незаконного захвата самолётов во время полёта или на земле, аэропортов и оборудования аэропортов с использованием переговоров об удерживаемых заложниках. Более того, Греция применяет международные конвенции и соответствующие протоколы, касающиеся вопросов авиационной безопасности, особенно юридических аспектов наказания нарушителей. Положения вышеупомянутых международных конвенций включены в авиационный кодекс и его применение также распространяется на внутренние рейсы. В сфере безопасности гражданской авиации имеются такие законы, как правило (ЕС) №216/2008 об общих правилах в области гражданской авиации и создании Европейского агентства по авиационной безопасности, а также об отмене директивы Совета 91/670/УУС; правило (ЕС) №1592/2002 и директива 2004/36/ЕС; правило (ЕС) №1702/2003, предусматривающих выполнение правил о пригодности самолётов к полёту и экологической сертификации самолётов и соответствующей продукции, частей и приборов, а также о сертификации дизайна и организации производства; правило (ЕС) №2042/2003 о продолжающейся пригодности самолётов к

полёту и аэронавигационных продуктов, частей и приборов, и об утверждении организаций и сотрудников, участвующих в выполнении этих задач; правило (ЕС) №3922/1991 от 16 декабря 1991 г. о гармонизации технических требований и административных процедур в области гражданской авиации; и правило (ЕС) №859/2008, вносящее поправку в правило Совета (ЕЕС) №3922/91 в отношении общих технических требований и административных процедур, применяемых при коммерческих воздушных перевозках.

18. Гражданская авиация в **Молдове** является стратегическим сектором национальной экономики и её стабильное развитие является приоритетом для Республики Молдова. «Стратегия развития гражданской авиации на 2007-2012 годы» систематизирует деятельность в области гражданской авиации в попытке создать условия и механизмы для развития этого сектора, исходя из существующего уровня развития этой области, стратегических задач национальной экономики и перспектив развития гражданской авиации на 2007-2012 годы. Главные задачи и функции Управления гражданской авиации определены в законе о гражданской авиации №1237- XIII и в положении об управлении гражданской авиации, одобренном решением правительства №1058 1998 г., который соответствует стандартам и требованиям Международной организации гражданской авиации, Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), Объединенного управления гражданской авиации (ОУГА) В целях эффективного достижения вышеупомянутых задач, управление направляет свою деятельность по следующим направлениям: развитие разного рода партнерств с авиационными кругами с целью использования достижений мирового развития и практики управления, привлечь современную технику и технологию для признания Республики Молдова в качестве надёжного партнера на рынке авиационных услуг; расширение услуг, предоставляемых национальными авиалиниями; внедрение во всех областях национальной системы воздушного транспорта новых норм и правил, направленных на повышение уровня надёжности полётов и авиационной безопасности, а также для повышения операционной эффективности; надзор за соблюдением установленных норм и стандартов, включая вмешательство в регулирование технологическим процессов и принятие соответствующих мер, эффективное использование государственной собственности, находящейся в управлении авиационных предприятий; поддержка проектов развития авиационных предприятий, обеспечение доступности авиационных услуг; повышение конкурентоспособности национальных авиалиний на внешних рынках воздушных перевозок; обеспечение свободной конкуренции на рынке и равенство в отношении авиапредприятий. Беспрецедентное развитие гражданской авиации и международного законодательства в этой области заставляет государства проводить политику унификации и гармонизации собственного национального законодательства с международными нормами в целях единого и гармоничного развития гражданской авиации в мире и достижения приемлемого уровня безопасности полётов. В результате в Молдове была создана нормативная база, которая регулирует деятельность в области гражданской авиации на основе введения признанных международных норм и стандартов, особенно европейских стандартов, главным образом, наиболее передовых. Республика Молдова включила в национальное законодательство ряд объединенных авиационных нормативов (ОАН), касающихся стандартов ИКАО в области сертификации воздушных судов, поддержания пригодности воздушных судов к полёту, найма и лицензирования персонала. В Молдове осуществляются 27 совместных объединенных авиационных нормативов, что существенно приближает внутреннее законодательство к европейскому.

19. **В Румынии** государственное регулирование гражданской авиации осуществляется Румынским управлением гражданской авиации (РУГА), Оно занимается достижением стратегических задач укрепления надёжности и безопасности и повышения эффективности авиационных операций. Как специализированный регулирующий и контролирующий орган в гражданской авиации, РУГА выполняет надзор за исполнением предписаний по безопасности полётов. Оно обеспечивает и поддерживает стандарты безопасности в румынской гражданской авиации, гармонизированные с международными стандартами. Оно осуществляет всю необходимую гражданскую аэронавигационную деятельность в соответствии с национальными и европейскими правилами; оно стремится гармонизировать национальное аэронавигационное законодательство в области гражданской авиации с целью создания наилучшей среды для свободного доступа к румынской продукции, услугам и людям на европейском рынке. Законодательные рамки включают постановление правительства № 29/1997 о воздушном кодексе, которое было переиздано, доработано и обновлено в соответствии с законом №399; правила ЕС и нормативы специального применения по вопросу безопасности воздушных перевозок и доступа на воздушный рынок Румынии. Румыния активно участвует в осуществлении следующих проектов: «Меморандум о сотрудничестве в управлении воздушным движением в юго-восточной Европе (АСЕ)», подписанный в Страсбурге в 2003 г. совместно с Болгарией, Республикой Молдова и Турцией. Целью создания этого механизма является обеспечение сторон возможностью для сотрудничества и координирования между собой и Европейским Союзом, ИКАО, ЕВРОКОНТРОЛем, пользователями воздушного пространства, а также другими европейскими и международными институтами, включая финансовые и промышленные, вопросов управления воздушным движением (УВД), а именно, гармонизация усилий по повышению уровня безопасности, управление объемами движения и рентабельность управления воздушным движением с учётом требований национальной безопасности и охраны окружающей среды. Инициатива создания предпосылок для образования операционного блока в воздушном пространстве воздушной территории Болгарии и Румынии (Дунай – ФАБ), была подписана 21 октября 2004 г. между РОМАТСА (румынское ведомство по воздушным перевозкам) и АТСА Болгария и открыта для подписания другими соседними странами. Это проект трансграничного сотрудничества, предложенный на уровне национальных провайдеров услуг по авиаперевозкам (АНСП) Румынии и Болгарии, получивший политическую поддержку со стороны министерств транспорта обоих государств, направленный на соблюдение положений пакета законов «Единого Европейского Воздушного Пространства». Эта общественная правовая инициатива направлена на переход от национального подхода к региональному в деле обеспечения аэронавигационных услуг, который может быть достигнут с помощью сотрудничества европейских государств по реконфигурации их воздушного пространства в операционные блоки, на основе функциональных требований, в частности, транспортных потоков, а не на базе существующего разделения их воздушного пространства на регионы контроля по национальным критериям, стремясь, таким образом к расширению деятельности европейской системы управления воздушным движением – повышая уровни безопасности полётов, оптимизируя имеющиеся транспортные объемы, повышая рентабельность путем предоставления навигационных услуг и снижая уровень загрязнения с помощью сокращения маршрутов полёта, снижения потребления горючего и, особенно, модернизации инфраструктуры управления воздушным движением.

20. Гражданская авиация **России** имеет значительную историю своего зарождения и развития. Федеральное агентство воздушного транспорта России (Росавиация), сформированное в 1996 году на базе Управления воздушного транспорта, является федеральным органом исполнительной власти, находящимся в ведении Министерства транспорта Российской Федерации. Росавиация осуществляет свою деятельность непосредственно, а также через свои территориальные органы и подведомственные организации. Росавиация осуществляет функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта, использования воздушного пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации и авиационно-космического поиска и спасания, а также функции по оказанию государственных услуг в области транспортной безопасности в этой сфере и государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними. Кроме того, Росавиация в установленных пределах и порядке осуществляет полномочия собственника в отношении необходимого для обеспечения исполнения функций федеральных органов государственной власти федерального имущества, в том числе переданного подведомственным федеральным государственным унитарным предприятиям, федеральным казенным предприятиям и государственным учреждениям. Деятельность Росавиации регламентируют такие нормативные правовые акты, как: Постановление Правительства Российской Федерации от 6 апреля 2004 года № 172 «Вопросы федерального агентства воздушного транспорта», Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 года № 396 «Об утверждении Положения о федеральном агентстве воздушного транспорта», Постановление Правительства Российской Федерации от 23 июня 2008 года № 467 «О внесении изменений в некоторые акты правительства российской федерации в связи с совершенствованием государственного регулирования в области гражданской авиации», а также Постановление Правительства Российской Федерации от 22 апреля 2009 года № 354 «О внесении изменений в некоторые постановления Правительства Российской Федерации по вопросам транспортной безопасности»
21. В **Сербии** функции уполномоченного органа по вопросам гражданской авиации выполняет Директорат гражданской авиации Республики Сербия, который с 1 января 2007 г. является преемником директората гражданской авиации государства Сербии и Черногории, созданного 1 января 2004 г. Поэтому предпринимаются постоянные усилия по ратификации международных соглашений и гармонизации национального законодательства с нормативными актами Международной организации гражданской авиации, Европейского Сообщества, а также с правилами таких европейских агентств, как Европейское агентство гражданской авиации (ЕСАС), Европейское агентство по безопасности воздушного движения (EASA), ЕВРОКОНТРОЛЬ и Объединенное управление гражданской авиации (JAA). Задачей Директората гражданской авиации является выработка и проведение политики, применение нормативов и оказание услуг для развития и поддержания на наиболее высоком уровне безопасности и качества деятельности гражданской авиации и связанных структур. На Директорат гражданской авиации также возложена обязанность надзора за тем, чтобы предприятия гражданской авиации выполняли соответствующие законы, правила и нормативы. В связи с этим, Директорат осуществляет контроль и надзор. Законодательная база государственного регулирования гражданской авиации включает «Нормы определения внутренних правил Директората гражданской авиации Республики Сербия при найме на работу», «Правила

внутреннего распорядка Директората гражданской авиации Республики Сербия»; «Инструкция об издании регламента Директората гражданской авиации Республики Сербия»; «Инструкция о внесении изменений в инструкцию об издании регламента Директората гражданской авиации Республики Сербия»; «Инструкция об издании регламента Директората гражданской авиации Республики Сербия»; «Инструкция о процедуре принятия решения о выдаче, продлении и подтверждении лицензии инспектора»; «Инструкция о категориях лицензирования инспекторов и другие постановления и исполнительные акты».

22. Воздушные перевозки **в Турции** осуществляются в соответствии с законом №2920 о турецкой гражданской авиации и в рамках административно-технических правил и инструкций по воздушным перевозкам. В отношении авиационной промышленности, требующей передовых технологий и особого качества, Турция участвует в различных организациях для того, чтобы следить за развитием международной авиации и соответствовать требованиям современности. Воздушные перевозки осуществляются в соответствии с национальным и международным законодательством. После вступления в силу закона №5431 «Об организации и задачах Генерального управления гражданской авиации» Генеральное управление гражданской авиации было реструктурировано таким образом, чтобы обеспечить безопасность воздушных перевозок на оптимальном уровне в полном соответствии с международными правилами и стандартами. Законодательная база была заложена после вступления в силу 5 постановлений и 2 решений правительства. Согласно закону №5431, Генеральное управление гражданской авиации перестало быть основной структурой, оказывающей эти услуги в рамках Министерства транспорта и связи, оно стало самостоятельной единицей со своим бюджетом, присоединенной к министерству. Следующие функции входят в обязанность Главного управления: проводить и контролировать политику, определенную министерством для регулирования и обеспечения развития гражданской авиации в соответствии с потребностями общества, социально-экономического развития и национальной безопасности; определять принципы, обеспечивающие регулирование, устойчивость и развитие гражданской авиации в соответствии с международными правилами гражданской авиации и стандартами; следить за событиями в области международной гражданской авиации; выполнять и обеспечивать исполнение необходимых норм в целях своевременного применения правил и стандартов, принимаемых международными организациями, чьим членом оно является; принимать необходимые меры с целью предупреждения любого действия, не соответствующего правилам гражданской авиации; работать над определением принципов, которые должны составлять суть стратегии и политики для использования в турецком и международном воздушном пространстве, чья юридическая ответственность за качество сервиса была определена в соответствии с международными конвенциями; определять процедуры, связанные с услугами управления воздушным движением, которые должно выполнять любое гражданское воздушное судно, использующее турецкое воздушное пространство, путем ознакомления с мнением соответствующих организаций; обеспечивать воздушные поисково-спасательные работы в турецком воздушном пространстве в содействии с соответствующими организациями и согласно правилам и международным стандартам; определять политику страны в области воздушных перевозок; участвовать в выработке и заключать двусторонние и многосторонние контракты; определять необходимую политику по защите гражданской авиации от незаконного вмешательства и других угроз, стихийных бедствий, таких как пожар, наводнение, землетрясение; предпринимать и обеспечивать меры и

контролировать их исполнение; проводить или способствовать проведению расследования аварий и несчастных случаев в гражданской авиации в рамках полномочий, представленных министерством, предпринимать необходимые меры согласно полученным результатам, информировать общественность об этом; обеспечивать необходимое сотрудничество и координацию с другими государственными структурами и организациями, а также местной администрацией в соответствии с принципами, определенными министерствами по вопросам услуг, обязанностей и полномочий Генерального управления; принимать меры, обеспечивающие развитие сектора гражданской авиации и вносить предложения в соответствующие организации о проведении необходимых мероприятий. Законодательные рамки государственного регулирования гражданской авиации включают законы, правила, инструкции и директивы, среди которых «Акт о гражданской авиации Турции», «Закон о реструктуризации Генерального управления гражданской авиации», «Правила получения разрешений на открытие бизнеса и работу для терминалов и организаций с вредными условиями труда в аэропортах, открытых для гражданской авиации»; «Правила о коммерческих операторах воздушных перевозок», «Правила о страховании возмещения убытков для турецких и иностранных воздушных судов»; «Правила расследования аварий в гражданской авиации»; «Специальные положения о полномочиях, задачах и обязанностях предприятий воздушных грузовых перевозок»; «Правила о контроле уровня шума»; «Правила строительства, работы и сертификации аэродромов» и т.д.

23. Государственное управление авиации министерства транспорта и связи **Украины** было создано в соответствии с постановлением Кабинета министров Украины №1526 в 2006 г. Основными полномочиями этого органа являются следующее: проведение государственной политики в области регулирования гражданской авиации и эксплуатации воздушных судов, авиадиспетчерской службы, авиационных работ и услуг, аэропортов, финансовой, технической, инвестиционной и социальной политики; обеспечение надёжности и безопасности авиации; развитие безопасных, эффективных и рентабельных авиадиспетчерских услуг; разработка национальных правил гражданской авиации. Основой государственного регулирования деятельности гражданской авиации Украины является законодательная и нормативная правовая база, разработанная на основе Конституции Украины, закона Украины «О транспорте», концепции развития гражданской авиации Украины; других актов, национальных нормативных правовых актов, управляющих директив и т.д. Важно отметить, что было осуществлено много новых проектов, а именно, разработка и утверждение стратегической долгосрочной «Государственной программы развития аэропортов на период до 2020 г.», предусматривающей создание благоприятных условий для развития аэропортов и совершенствования инфраструктуры, отвечающей международным стандартам. Кроме того, правительство Украины утвердило «Программу развития государственной системы использования воздушного транспорта в Украине на период с 2010 по 2014 годы», направленную на развитие государственной системы для использования воздушного пространства Украины и укрепление безопасности полётов. Управление гражданской авиации Украины подготовило государственную программу по обеспечению безопасности полётов на период до 2015 г., направленную на создание системы управления безопасностью полётов в соответствии со стандартами ИКАО.
24. Обзор национальной политики и законодательной базы в сфере гражданской авиации говорит о том, что одинаковые подходы и практика, применяемые во всех законодательных рамках, основаны на международных стандартах и требованиях. Как

законодательство, так и практика направлены на укрепление авиационных отношений, содействие росту грузопассажирских потоков и обеспечение безопасности полётов и авиации. Очевидно, что когда говорится о росте воздушных перевозок, то предполагается строительство новых аэропортов и модернизация уже существующих, приобретение самолётов, разработка и установка надёжных авиадиспетчерских систем и оказание многих связанных с этим услуг.

25. Все государства ЧЭС являются членами Международной Организации гражданской авиации (ИКАО) и сотрудничают в рамках этой структуры в деле выработки общих стандартов и рекомендуемой практики для гражданской авиации. Таким же образом, все государства ЧЭС подписали Чикагскую конвенцию о международной гражданской авиации и взяли обязательства коллективно работать с целью гармонизации и стандартизации использования воздушного пространства во имя безопасности, эффективности и упорядоченности воздушных перевозок.
26. Наряду с этим, государства ЧЭС принимают участие в Европейской Конференции Гражданской Авиации (ЕКГА), созданной ИКАО и Европейском Советом в качестве европейского авиационного форума, направленного на гармонизацию политики и деятельности в области гражданской авиации. ЕКГА тесно сотрудничает с другими региональными организациями и отдельными государствами-членами ИКАО по ряду вопросов гражданской авиации, представляющих общий интерес, включая профессиональную подготовку в области безопасности, надёжности и экологии.
27. Государства ЧЭС участвуют в Европейской Организации по Безопасности Воздушной Навигации – ЕВРОКОНТРОЛЬ – с целью гармонизации и интеграции авэронавигационных услуг в Европе, направленной на создание единой системы управления воздушным движением для гражданских и военных пользователей с целью достижения безопасного, надёжного, упорядоченного, гибкого и рентабельного транспортного потока по всей Европе с минимальным уровнем негативного воздействия на окружающую среду.
28. Особое внимание также уделяется Европейскому агентству по безопасности воздушного движения (EASA), являющемуся ядром стратегии Европейского Союза по авиационной безопасности и разрабатывающему самые высокие общие стандарты безопасности и защиты окружающей среды в гражданской авиации.
29. Государства ЧЭС также принимают участие в деятельности Объединённого управления гражданской авиации в Европе (JAA), целью которого является развитие и осуществление общих нормативных стандартов и процедур безопасности на территории Европы и повышение уровня авиационного производства в европейских странах.
30. Государства ЧЭС подписали международные конвенции в области гражданской авиации, такие как конвенция «О Международной организации гражданской авиации», конвенция «О унификации некоторых правил международных воздушных перевозок», конвенция «О правонарушениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушного судна», конвенция «О пресечении актов, угрожающих безопасности гражданской авиации», соглашение «Об международных воздушных транзитных услугах», конвенция «О маркировке пластических взрывчатых веществ с целью их обнаружения», конвенция «Об унификации отдельных правил по международным воздушным грузоперевозкам» и т.д. Следует отметить, что международная правовая система постоянно обновляется в свете последних событий.



### III. ПРИОРИТЕТЫ УГЛУБЛЕНИЯ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ: ВЫЗОВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ

31. Подобно большинству видов человеческой деятельности, авиация также влияет на окружающую среду, главным образом в виде шума и эмиссий, отрицательно сказывающихся на качестве воздуха и климате. Воздушная индустрия полностью признаёт свою ответственность в этом отношении и намерена ускорить осуществление мероприятий, направленных на смягчение отрицательного воздействия на окружающую среду, сохраняя при этом свои социально-экономические преимущества. Индустрия воздушных перевозок в настоящее время работает для сбалансирования эмиссии CO<sub>2</sub> с целью снижения роста выбросов углерода в качестве первого шага до полного его отсутствия в будущем. Программы исследований нацелены на то, чтобы достичь дальнейшего 50% сокращения шума и эмиссий CO<sub>2</sub>, а также 80% сокращения выбросов окиси азота (NO<sub>x</sub>) к 2020 году.
32. Гражданская авиация является одной из основных отраслей, на которых сказывается возрастающая угроза терроризма. В связи с этим, необходимо повысить безопасность контрольных пунктов в аэропортах и на борту самолётов. После террористической атаки 11 сентября в США во всех аэропортах мира была повышена безопасность с целью снижения вероятности проникновения террористов на борт самолёта. Важно оценить угрозу терроризма безопасности гражданской авиации и пересмотреть эффективность некоторых основных стратегий и мер, введённых на национальном и международном уровнях для защиты гражданской авиации.
33. Авиакомпании также решают такие многочисленные проблемы, как повышенная тревога в связи с эпидемиями, банкротство, высокая стоимость горючего и экономические спады. В свете последних событий необходимо изучить угрозы и уязвимость в сфере авиационной безопасности и рассмотреть перспективы для укрепления противодействия на национальном и международном уровнях. Первоочередной задачей является обеспечение соответствия высоким стандартам безопасности, эффективное предоставление продуктов и услуг, соответствие нормативным требованиям и нуждам потребителей.
34. Нестабильный политический климат и нерешённые конфликты в регионе подрывают двусторонние отношения в деятельности гражданской авиации. В этом контексте, разрешение конфликтов путем укрепления мира и стабильности с помощью экономической интеграции становится делом первоочередной важности для Черноморского региона. Важно развивать, дальше формулировать и проводить политику стабильности в новом смысле партнерства и сотрудничества на основе доверия и высокого уровня политического и экономического сотрудничества.
35. Главными вызовами, стоящими перед авиацией в регионе являются также конкурентоспособность авиации и развитие инфраструктуры, создание современной инфраструктуры, увеличение транспортных операций, повышение эффективности и безопасности воздушного движения, способного справиться с все возрастающими потребностями в мощности авиационной системы.
36. Региональная координация на серьёзном уровне поможет реализовать новые концепции в сфере технологии управления воздушным движением, позволив, таким образом, воздушному судну менее полагаться на наземную инфраструктуру. Управление авиадиспетчерским сектором должно перейти от национальных процедур к

координируемой на региональном уровне нормативно-операционной среде. Такой переход потребует сильных региональных межправительственных институтов для координирования процесса гармонизации авиационных нормативов и инфраструктуры.

37. Улучшение и развитие системы государственного регулирования в области гражданской авиации, обеспечивающее безопасность полётов, совершенствование правового регулирования деятельности гражданской авиации, поддержание аэронавигационной системы страны на уровне международных стандартов позволяет национальным авиакомпаниям обеспечивать на международном рынке предоставление всего спектра пассажирских услуг. Необходимо отметить, что среди национальных авиакомпаний государств-членов ЧЭС членами международных альянсов являются «Турецкие авиалинии», которая входит в число членов международного альянса «Стар Альянс», а также «Аэрофлот – российские авиалинии», которая состоит в международном альянсе «Скай тим». Кроме того, ТАРОМ планирует вступить в международный альянс «Скай тим» в июне 2010 г., а российская авиакомпания S7 в 2010 г. планирует стать членом «Ван уорлд».
38. С целью дальнейшего развития сотрудничества между управлениями гражданской авиации в регионе ЧЭС, Генеральное управление гражданской авиации Турции провело заседание в Стамбуле 15-16 февраля 2008 г.. В результате этого заседания и с целью развития сотрудничества в сфере гражданской авиации, Турция представила рабочий документ о возможных сферах сотрудничества в области гражданской авиации в Рабочую группу ЧЭС по транспорту, заседание которой состоялось 24 марта 2010 г. Было принято решение продолжить работу над данным документом в рамках Рабочей Группы.

#### IV. ВЫВОДЫ

39. Несмотря на современные вызовы, стоящие перед гражданской авиацией, воздушные перевозки остаются одним из наиболее популярных видов транспорта во всём мире и в регионе. Поэтому, страны должны углублять партнерские отношения в области гражданской авиации, что вне всяких сомнений предоставит возможности для укрепления индустрии воздушных перевозок в регионе.
40. Возрастающая доступность воздушных перевозок существенно расширила роль авиации в глобальном обществе. Индустрия воздушных перевозок отвечает на растущий спрос путем инвестирования в технологические инновации, а также в повышение уровня безопасности, обновление флота, аэропорты и улучшение авиадиспетчерской службы.
41. Поскольку спрос на воздушные перевозки в регионе продолжает расти, есть необходимость в создании взаимовыгодного партнерства на региональном уровне с целью создания среды для устойчивого роста сектора гражданской авиации.
42. Несмотря на то, что страны региона обладают различными ресурсами, имеют разные интересы и задачи в сфере гражданской авиации, им необходимо укреплять сотрудничество, чтобы совместно противостоять вызовам завтрашнего дня. Поэтому национальным парламентам необходимо мобилизовать свои усилия для того, чтобы помочь преодолеть имеющиеся препятствия и улучшить регулирующие механизмы с целью повышения эффективности реализации совместных проектов и программ и выработки новых.
43. Улучшение системы государственного регулирования в области гражданской авиации и укрепление сотрудничества с другими специализированными международными и

региональными организациями будут и дальше пролагать путь к обмену опытом, лучшему использованию международных ресурсов и их адаптации к конкретным требованиям.

44. Учитывая то, что преимущества мира и процветания возможны не только в силу обязательств отдельных государств, но также благодаря вкладу народов, Парламентская Ассамблея должна крепить свои усилия в рамках парламентской дипломатии для того, чтобы проторить дорогу к зрелому партнерству и доверию во имя дальнейшего укрепления идеалов, мира, гармонии и сотрудничества, являющихся краеугольным камнем стабильности и прогресса.