

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РФ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНСТВО ВОЗДУШНОГО
ТРАНСПОРТА
МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

**Кафедра безопасности полетов и жизнедеятельности
В.А.Сwirкин**

ПОСОБИЕ

**ВОЗДУШНОЕ ПРАВО.
Часть I. Международное воздушное
право (аспект безопасности)**

для студентов специальности

Москва – 2008

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ

ГЛАВА I. ИСТОКИ И ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩЕГО ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АВИАЦИИ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

- 1.1 Понятие, предмет и система международного воздушного права
- 1.2 Понятие и сущность деятельности по обеспечению безопасности на воздушном транспорте.
- 1.3 Основные источники и принципы международного воздушного права в области регламентации безопасности на воздушном транспорте

ГЛАВА II. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАЦИОННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

- 2.1 Роль межправительственных и неправительственных организаций в формировании нормативной базы.
- 2.2 Международная организация гражданской авиации - ИКАО.
 - 2..2.1 Правовые основы и принципы деятельности, задачи, структура ИКАО.
 - 2.2.2 Стандарты, Рекомендуемая практика, Процедуры ИКАО, их влияние на безопасность воздушного транспорта.
- 2.3 Международные авиационные организации Европы и других государств.

ГЛАВА III. ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

- 3.1. Современная концепция безопасности полетов
- 3.2. Современные подходы и методы оценки деятельности авиационных компаний

3.3. Краткая характеристика Приложений к Чикагской конвенции

ПРИЛОЖЕНИЕ

Конвенция о Международной Гражданской Aviации (Чикаго, 1944 год)

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

ВВЕДЕНИЕ

В современной России практически отсутствуют какие-либо исследования проблем международного воздушного права. Если в 80-е годы было несколько работ по проблемам международного воздушного права, то сейчас такие работы практически отсутствуют. Более того, большинство указанных работ посвящены коммерческой составляющей – правовому регулированию международных воздушных сообщений и международным воздушным перевозкам. Вопросы безопасности полетов и авиационной безопасности в этих работах практически отсутствуют.

Именно это обстоятельство и послужило причиной написания указанного пособия, которое рассчитано на студентов учебных заведений гражданской авиации, слушателей курсов повышения квалификации авиационного персонала и пр.

Участие воздушного транспорта в развитии и укреплении мировой экономической системы исключительно велико. Сегодня вся мировая система транспорта и коммуникаций просто немыслима без авиации.

Гражданская авиация в настоящее время превратилась в глобальную международную транспортную систему, не имеющую себе равных среди других видов транспорта, деятельность которых территориально ограничена из-за специфики коммуникационных сетей.

Для обеспечения растущего спроса на перевозки с целью увеличения пропускной способности наиболее загруженных аэропортов помимо их перестройки и модернизации применяются новые, передовые методы управления, новые эксплуатационные правила и регламенты. Отсутствие четких международных стандартов в какой-либо области деятельности авиации приводит к расхождению применяемых практик различными странами.

Все это требует все большего участия государства в регулировании деятельности в области авиации.

Важнейшей составляющей государственного регулирования деятельности авиации на современной этапе является правовая регламентация обеспечения безопасной деятельности авиации и использования воздушного пространства.

Кроме проблем безопасности полетов, требующих более четкой правовой регламентации, на повестку дня вышли проблемы авиационной безопасности, т.е. предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность авиации.

Угроза террористических актов на воздушном транспорте серьезно влияет на безопасность, эффективность и регулярность деятельности гражданской авиации, ставит под угрозу жизнь пассажиров и экипажа воздушного судна.

События в США 11 сентября и ряд террористических актов в России и других странах заставили государства принять экстраординарные меры по защите гражданской авиации от проявлений терроризма. Мировое сообщество осознало, что авиационная безопасность – самостоятельная сфера деятельности, которая также требует более четкого единообразного правового регламента.

Сегодня чрезвычайно велика роль международного воздушного права как регулятора всех отношений, возникающих при обеспечении безопасной деятельности воздушного транспорта и использования воздушного пространства.

Однако создать единый правовой механизм, обеспечивающий экономичность и безопасность полетов в странах мира можно только на основе тесного взаимодействия на уровне государств и крупных авиационных компаний.

В настоящее время в международном сотрудничестве на воздушном транспорте участвуют правительства и авиационные администрации более 180 государств и более 300 международных регулярных авиакомпаний.

Сегодня действуют более 10 международных межправительственных авиационных организаций, которые играют ведущую роль в мировой системе коммуникаций на воздушном транспорте.

Главенствующее положение среди этих авиационных организаций по праву занимает Международная организация гражданской авиации (ИКАО), созданная в конце второй мировой войны и официально начавшая действовать с апреля 1947 года.

В данном пособии рассмотрены понятие и сущность деятельности по обеспечению безопасности на воздушном транспорте, показаны и проанализированы предпосылки и необходимость возникновения международных организаций гражданской авиации и роль ИКАО в обеспечении безопасности на воздушном транспорте, рассмотрены юридическая основа для создания ИКАО и правовые основы ее деятельности.

Значительное место уделено правовому обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности, в частности, требованиям ИКАО в области государственного регулирования гражданской авиации, в том числе, сертификационной и лицензионной деятельности.

Рассмотрение Стандартов и Рекомендуемой практики Приложений к Чикагской Конвенции проводилось в контексте действующего законодательства Российской Федерации (РФ), что позволит в дальнейшем провести сравнительный анализ международных требований и национального права Российской Федерации в сфере регламентации деятельности по обеспечению безопасности на воздушном транспорте и выявить расхождения между рекомендуемой практикой ИКАО и практикой, применяемой в РФ при обеспечении безопасности полетов и авиационной безопасности.

ГЛАВА I. ИСТОКИ И ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩЕГО ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АВИАЦИИ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

1.1. Понятие, предмет и система международного воздушного права

Современное международное воздушное право базируется на достаточно широкой нормативной базе, включающей в качестве стратегической основы Конвенцию о Международной гражданской авиации 1944 г. и производные акты – Соглашения и Конвенции, регулирующие широкий круг вопросов, касающихся международных полетов, осуществления международных перевозок, регламента международных воздушных сообщений, обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности и т.д.

Достаточно обширную составляющую нормативной правовой базы современного международного воздушного права образуют различного рода региональные соглашения и двусторонние соглашения о воздушных сообщениях.

Несмотря на широкий круг вопросов, которые регулирует международное воздушное право, и разноплановую нормативную правовую базу, МВП следует понимать не как простую совокупность юридических норм, а как стройную систему принципов и правил, регулирующих отношения, возникающие в процессе деятельности гражданской авиации использования воздушного пространства.

Таким образом, **предметом регулирования** международного воздушного права можно считать отношения, возникающие в связи с выполнением международных полетов и международных воздушных перевозок.

В зависимости от применяемых критериев существуют различные классификации отношений, возникающих при международных полетах и международных воздушных перевозках.

В теории и практике международного права существует устойчивое представление о том, что международное воздушное право входит в систему международного права. Отсюда следует вывод, что МВП является правовым институтом международного права, само по себе носит системный характер (обладает признаками системы), подчиненный решению основной целевой функции – правовому обеспечению деятельности гражданской авиации и использованию воздушного пространства.

1.2. Понятие и сущность деятельности по обеспечению безопасности на воздушном транспорте

Научно-технический прогресс XX века привел человечество к тому, что проблемы обеспечения безопасности за сравнительно короткий исторический промежуток времени вышли на первый план практически во всех сферах деятельности и стали насущной необходимостью.

Эта же проблема коснулась деятельности на воздушном транспорте, так как авиация сегодня - это один из массовых видов транспорта. Как только речь заходит об авиации, на первый план сразу выдвигается проблема обеспечения безопасности воздушного транспорта.

В середине прошлого века, когда в 1967-1968 годах по Северной и Южной Америке, а затем и по всему миру прокатилась волна захватов и угонов воздушных судов, диверсий и шантажа, в авиации возникла новая проблема - воздушный терроризм. Мировое сообщество осознало надвигающуюся на воздушный транспорт опасность и начало адекватно реагировать на тенденцию роста случаев воздушного терроризма путем создания системы международного правового обеспечения борьбы с терроризмом.

Безопасность на воздушном транспорте включает: безопасность полетов и авиационную безопасность.

Безопасность полетов определяется способностью авиационно-транспортной системы обеспечить воздушные перевозки без угрозы для здоровья и жизни людей.

Обеспечение безопасности полетов воздушных судов является сложной комплексной проблемой, которую решают системно на всех этапах функционирования воздушного транспорта. Требования, предъявляемые к безопасности полетов, реализуются при создании воздушных судов, в процессе их эксплуатации, всех видах обеспечения полетов с учетом разнообразных факторов и связей, которые проявляются в процессе выполнения полетов.

Таким образом, безопасность выполнения полетов определяется не только состоянием функциональных систем самого воздушного судна, но также всеми элементами авиационно - транспортной системы и условиями среды, в которых выполняются полеты.

В качестве неблагоприятных последствий нарушения безопасности полетов воздушных судов, в соответствии с международным воздушным правом, могут иметь место следующие события: авиационное происшествие, инцидент, чрезвычайное происшествие, повреждение воздушного судна на земле.

Согласно Приложения №13 к Чикагской конвенции о международной гражданской авиации и Правилам расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации авиационным происшествием является событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имеет место с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, и до момента, когда все лица, находящиеся на борту с целью совершения полета, покинули воздушное судно.

Если авиационное происшествие привело к гибели или пропаже без вести кого-либо из пассажиров или членов экипажа, то оно классифицируется как катастрофа, если же авиационное происшествие обошлось без человеческих жертв, то оно является аварией.

Авиационный инцидент также является событием, связанным с использованием воздушного судна, и также имеющим место с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, и до момента, когда все лица, находящиеся на борту с целью совершения полета, покинули воздушное судно, но он обусловлен отклонениями от нормального функционирования воздушного судна, экипажа, служб управления и обеспечения полетов, воздействием внешней среды, которые могут оказать влияние на безопасность полетов, но не закончилось авиационным происшествием.

Понятие авиационной безопасности связано с характеристикой защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

19 марта 1997 года был принят Воздушный кодекс Российской Федерации, в котором в развитие Приложения №17 к Чикагской Конвенции впервые в нашей стране законодательно был закреплен термин "авиационная безопасность". Этим законом был устранен двойной стандарт безопасности для международных и воздушных линий, четко определены направления обеспечения авиационной безопасности, а именно:

- предотвращение доступа посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта или аэродрома;
- охрана воздушных судов на стоянках в целях исключения возможности проникновения на воздушные суда посторонних лиц;
- исключение возможности незаконного провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ и введение особых мер предосторожности при разрешении их провоза;

- предполетный досмотр;
- реализация мер противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и иных мер, в том числе мер, осуществляемых с участием правоохранительных органов.

Требования авиационной безопасности и порядок их выполнения должны быть установлены федеральными авиационными правилами, которые в настоящий момент находятся в стадии разработки. Это касается, прежде всего, государственного регулирования деятельности служб авиационной безопасности, проведения предполетного досмотра и разработки сертификационных требований к техническим средствам, которые используются в службах авиационной безопасности.

Таким образом, одним из приоритетных направлений обеспечения авиационной безопасности на современном этапе является создание адекватного нормативно-правового обеспечения этого вида деятельности.

Проблема обеспечения безопасности воздушного транспорта возникла уже с первыми передвижениями в воздухе на воздушных шарах. Так в первом международном договоре, заключенном между Германией и Австрией 2 ноября 1898 г., были урегулированы отношения, связанные с использованием воздушных шаров в военных целях, а также определялись условия полетов через границы военных пилотов воздушных шаров.

Следует отметить, что первоначально существовали две противоположные теории использования воздушного пространства различными государствами: "полной свободы воздуха" и "полного государственного суверенитета", и первые трудности, связанные с попытками урегулирования полетов над территориями отдельных государств и обеспечения при этом безопасности воздушного транспорта, были обусловлены наличием этих двух теорий.

Первый Международный воздушный кодекс, выработанный под эгидой созданного в 1909 году Международного юридического комитета авиации (МЮКА), был ориентирован на сторонников теории «свободы воздуха».

Однако по мере развития авиации все больше выявлялась несостоятельность этой теории, предусматривавшей возможность вторжения в воздушное пространство другого государства.

Одним из первых международных правовых актов, устанавливающих основы международного воздушного права, ориентированным на принцип суверенитета, была Парижская конвенция 1919 года. Впервые в Парижской конвенции была сделана попытка объединить принципы «полного суверенитета» и «свободы воздуха». В ст. 1 было определено, что: «каждое государство имеет полный и исключительный суверенитет в отношении воздушного пространства, расположенного над его территорией». Одновременно с этим в ст. 2 признавалось право «мирного полета» иностранных воздушных судов над территориями других государств.

Многие государства признавали, что обеспечить эффективность и регулярность воздушных перевозок можно только на основе хорошей организации проектирования и изготовления воздушных судов, их летной и технической эксплуатации.

В свою очередь, решение этой задачи справедливо связано с унификацией требований к технологиям, процедурам эксплуатации гражданских воздушных судов и распространением этих требований на все государства, имеющие гражданские воздушные суда.

Это определило необходимость создания международных организаций, которые определяли общие для всех стран правила безопасной деятельности гражданской авиации и использования воздушного пространства

Очень важной вехой в развитии международного воздушного права явилось создание на первом Конгрессе международного частного воздушного права в 1925 году Международного технического комитета юристов – экспертов по воздушному праву (СИТЕЖА), который просуществовал вплоть до создания ИКАО.

Роль этого Комитета в создании большинства Международных конвенций и соглашений по гражданской авиации в этот период была

чрезвычайно велика. Так, например, Международный технический комитет являлся разработчиком проекта Варшавской конвенции 1929 года, в котором впервые были заложены правовые основы регулирования поисковых и аварийно-спасательных работ, страхования, регистрации воздушного судна и пр., что также положительным образом сказалось на обеспечении безопасности и регулярности полетов.

В конце Второй мировой войны большинство государств пришло к выводу о необходимости разработки международно-правовых основ обеспечения безопасной деятельности гражданской авиации в послевоенный период.

Взамен Парижской конвенции 1919 года в декабре 1944 года была принята Конвенция о международной гражданской авиации. Это ознаменовало новый этап в дальнейшем развитии международного воздушного права, ориентированного на обеспечение безопасности полетов.

Сегодня действуют более 10 международных межправительственных авиационных организаций, которые играют ведущую роль в системе международного сотрудничества на мировом воздушном транспорте.

Главенствующее положение среди этих авиационных организаций по праву занимает Международная организация гражданской авиации (ИКАО), созданная в конце второй мировой войны и официально начавшая действовать с апреля 1947 года.

Необходимо отметить, что вклад России в развитие международного воздушного права весьма значителен. Уже в дореволюционной России был принят ряд нормативных актов, касающихся использования воздушного пространства и обеспечения безопасности воздушного транспорта. В первые годы советской власти в 1921 г. Совет Народных Комиссаров принимает «Декрет о воздушных передвижениях» - полный аналог по названию Международной конвенции 1919 г.

Дальнейшее правовое регулирование деятельности авиации и обеспечения безопасности полетов осуществлялось посредством принятия

комплексных нормативных актов – воздушных кодексов, включая действующий сегодня Воздушный Кодекс РФ 1997 г.

После вступления в ИКАО обозначился новый этап развития международного и национального воздушного права России. Он характеризуется созданием актов, регулирующих деятельность авиации и использования воздушного пространства, строго ориентированными на определенный вид деятельности или область применения. К актам, которые напрямую связаны с обеспечением безопасности воздушного транспорта, можно отнести Федеральные авиационные правила, Авиационные правила, Руководства и т.п.

1.3. Основные источники и принципы международного воздушного права в области регламентации безопасности на воздушном транспорте

Как уже отмечалось, под понятием международного воздушного права понимается система принципов и норм, регулирующих отношения между государствами и международными авиационными организациями, возникающими в связи с использованием гражданской авиацией воздушного пространства над территорией самого государства и за ее пределами в целях осуществления международных полетов.

Многие нормы международного воздушного права сегодня направлены на обеспечение всесторонней безопасности воздушных сообщений. Именно поэтому в некоторых источниках понятие международного воздушного права прямо связывают с обеспечением безопасности выполняемых международных полетов.

Таким образом, к предмету регулирования международного воздушного права можно отнести:

- полеты в суверенном воздушном пространстве государств в целях выполнения международных и национальных воздушных перевозок;

- полеты в международном воздушном пространстве в целях выполнения международных воздушных перевозок;
- сотрудничество государств в использовании воздушного пространства;
- режим воздушного пространства и безопасность воздушных перевозок;
- международно-правовую защиту воздушного пространства от загрязнения.

Из приведенного выше перечня видно, что правовой режим воздушного пространства и правовое регулирование отношений, возникающих в связи с деятельностью по обеспечению безопасности на воздушном транспорте, базируются как на принципах и нормах международного (публичного) права, так и на нормах национального (внутригосударственного) права. В этой связи следует отметить, что такое положение в ряде случаев создает определенные трудности при практическом применении норм международного воздушного права на территории различных государств, в том числе Российской Федерации.

Под источником международного воздушного права будем понимать те юридические формы, с помощью которых создаются, устанавливаются и закрепляются нормы международного воздушного права.

В качестве основных источников, согласно ст.38 Статута Международного суда ООН, принимаются договоры и обычаи. Основная регламентирующая роль в международном воздушном праве принадлежит договорам, обычаи занимают незначительное место.

Договором в международном праве принято считать соглашение, достигнутое и выраженное в юридической форме между субъектами права, о создании, изменении или прекращении конкретного правила в качестве нормы международного права.

В международном воздушном праве наиболее распространенными видами таких соглашений являются Конвенции, Соглашения, протокол Конвенции и т.п.

Примером многостороннего договора может служить Чикагская Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г., в которой участвуют почти все государства.

Заключение такого рода многосторонних договоров значительно упрощает процедуру единообразного создания и применения норм национального воздушного законодательства различными государствами в плане обеспечения безопасности воздушного транспорта.

В практике сотрудничества между государствами в сфере воздушного транспорта имеет место значительное число двусторонних соглашений по конкретным вопросам, касающимся только этих государств. Это, как правило, вопросы, связанные с регулированием воздушного движения в конкретном регионе, таможенными правилами, административными формальностями, техническим сотрудничеством и т.д.

К числу основных источников международного воздушного права можно также отнести договоры государства с международными организациями и региональные договоры и соглашения. К последним относятся, например, Документ Стокгольмской конференции по мерам доверия 1986 г., Конвенция Европейской организации гражданской авиации.

Сегодня важное значение в области обеспечения безопасности в гражданской авиации приобретают договоры между неправительственными организациями. К таким неправительственным организациям относится, например, Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА).

Акты, принимаемые международными неправительственными организациями, за исключением специально оговоренных случаев, по своей правовой силе являются рекомендательными и, как правило, распространяются только на членов этого международного объединения.

Следует отметить, что сегодня роль России в поддержании и обеспечении надежных и эффективных воздушных сообщений постоянно возрастает. Позитивное движение в этом направлении возможно только при наличии надлежащей правовой базы. Такая база в настоящий момент обеспечивается:

- Во-первых, воздушным законодательством. Оно состоит из Воздушного Кодекса Российской Федерации, других федеральных законов, Указов Президента, Постановлений Правительства, Федеральных авиационных правил и других принимаемых в соответствии с ними нормативных правовых актов РФ.

Российское воздушное законодательство регулирует использование воздушного пространства и деятельность в области авиации на территории Российской Федерации, а также отношения, возникающие в связи с использованием российских воздушных судов за пределами Российской Федерации, если иное не предусмотрено законами соответствующего иностранного государства или международным договором.

- Во-вторых, международными договорами, участником которых является Российская Федерация. При этом, если международным договором предусмотрены иные правила, чем те, которые установлены российским воздушным законодательством, применяются правила международного договора. Причем, как уже отмечалось выше, это могут быть:

- многосторонние межгосударственные соглашения (конвенции), устанавливающие общие принципы деятельности международной гражданской авиации и ее организации ИКАО (Чикагская конвенция 1944 г.), а также регулирующие : ответственность авиаперевозчика и эксплуатанта воздушных судов, борьба с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и т.д.

- двусторонние межправительственные соглашения о воздушном сообщении, решающие вопросы, связанные с установлением воздушных сообщений между Российской Федерацией и конкретными странами;

- коммерческие соглашения, заключаемые авиапредприятиями по вопросам: коммерческого и технического обслуживания авиaperевозок и воздушных судов, агентского обслуживания, заправки топливом и т.д.; коммерческого сотрудничества между предприятиями-партнерами: совместное использование кодов (кодшеринг), совместная эксплуатация линий, аренда воздушных судов и пр.

Исходя из того, что международное воздушное право является составной частью международного (публичного) права, основные принципы современного международного права действуют и в области правового регулирования международных воздушных сообщений в целом.

Принцип полного исключительного суверенитета государства над воздушным пространством в пределах его территории занимает по своему значению центральное место в международном воздушном праве. Суверенитет над воздушным пространством является составной частью государственного суверенитета. В силу этого государства в пределах собственного воздушного пространства суверенно, т.е. оно в принятии решений исходит только от собственной власти этого государства. Эта позиция нашла отражение в статье 1 Чикагской конвенции 1944 года и воздушных кодексах многих государств.

Так, Воздушный кодекс Российской Федерации в ст.1, закрепляя суверенитет России в отношении воздушного пространства РФ, определяет, что «Российская Федерация обладает полным и исключительным суверенитетом в отношении воздушного пространства Российской Федерации. Под воздушным пространством Российской Федерации понимается воздушное пространство над территорией Российской Федерации, в том числе воздушное пространство над внутренними водами и территориальным морем».

Государственный суверенитет осуществляется государством независимо от его участия в Чикагской конвенции 1944 г. или ином международном договоре.

Очень важной производной суверенитета, в том числе для Российской Федерации, является возможность создания по своему усмотрению национального воздушного законодательства, регулирующего как внутренние, так и международные перевозки над территорией этого государства.

В плане национального регулирования деятельности авиации сегодня условно можно выделить два направления:

- 1) международная аэронавигация;
- 2) международный воздушный транспорт (перевозки, коммерческая деятельность).

Первое направление связано с обеспечением собственно безопасности полетов и авиационной безопасности, поэтому акцент в работе и сделан на международную аэронавигацию, второе – с обеспечением деятельности воздушных перевозок.

Одним из важнейших принципов международного воздушного права является и принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации. События последних лет прямо указывают на важность и актуальность его неукоснительного соблюдения.

Данный принцип предполагает суверенное право любого государства принимать адекватные меры организационного, технического, эксплуатационного, информационного и т.д. характера, обеспечивающих выполнение полетов гражданских воздушных судов без угрозы для здоровья и жизни людей.

К основным принципам международного воздушного права относится принцип свободы полетов в международном воздушном пространстве (за пределами государственной территории). В соответствии с этим принципом любые воздушные суда могут выполнять полеты в международном воздушном пространстве, которое не находится под юрисдикцией какого-либо другого государства. Женевская конвенция об открытом море 1958 г.

установила, что свобода открытого моря включает в себя также и «свободу летать над ним» (inter avia).

Соблюдение принципа свободы полетов предусматривает оптимальное соблюдение прав и обязанностей государств в области использования воздушного пространства. Это, например, право государств осуществлять полную юрисдикцию над своими воздушными судами и экипажами, применять аэронавигационные средства для контроля и управления полетами воздушных судов в целях обеспечения безопасности полетов, право преследовать иностранное торговое судно за нарушение законов и правил прибрежного пространства и т.д.

Однако при реализации своих прав государства обязаны, в частности: соблюдать правила полетов, рекомендованные ИКАО (Чикагская конвенция, ст.12); не допускать полетов своих военных и гражданских воздушных судов без национальных знаков отличия и регистрационного номера (Чикагская конвенция, ст.17-20) и т.д.

ГЛАВА II. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАЦИОННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

2.1. Роль межправительственных и неправительственных организаций в формировании нормативной базы

Все международные организации гражданской авиации можно разделить на две группы.

К первой группе относятся организации, в рамках которых представлены различные государства в лице их правительств, министерств, авиационных ведомств и т.п. Это так называемые межправительственные организации в области гражданской авиации.

Ко второй группе относятся международные неправительственные организации в области гражданской авиации. Это достаточно развитая форма международного сотрудничества. Субъектами правоотношений являются авиакомпании, аэропорты и другие авиационные объединения.

Безусловным лидером первой группы является Международная организация гражданской авиации (ИКАО) – специализированное учреждение ООН. Если деятельность ИКАО как специализированной организации ООН носит всемирный характер, то деятельность других межправительственных организаций распространяется, как правило, на отдельные регионы.

Как и предлагалось ранее, эти международные авиационные организации можно разбить на две подгруппы по направлениям их деятельности.

К первой относятся организации, которые занимаются обеспечением региональной международной аэронавигации, направленной на обеспечение, планирование и организацию международного воздушного движения в конкретном регионе. Так для совершенствования управления воздушным движением (УВД) на территории Западной Европы в 1960 г. был создан Евроконтроль – Европейская организация по обеспечению безопасности аэронавигации. В том же 1960 году было образовано Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре – АСЕКНА. С этими же целями с 1961 года начала функционировать Центральноамериканская организация по обслуживанию аэронавигации – КОКЕСНА.

АСЕКНА преследует следующие основные цели:

- обеспечение регулярности и безопасности полетов над территориями государств - членов (кроме Франции);
- представление полетной, технической и перевозочной информации;
- контроль воздушного движения;
- управление полетами и т.п.

Высшим органом АСЕКНА является Административный совет, принимающий обязательные решения. Исполнительные функции осуществляют управления, счетное бюро и генеральный директор. Штаб квартира АСЕКЕА находится в Дакаре.

КОКЕСНА была учреждена в целях непосредственного обслуживания управления воздушным движением. КОКЕСНА предоставляет обслуживание как юридическим, так и физическим лицам по специально заключаемым контрактам или по международным соглашениям. Высшим органом КОКЕСНЫ является Административный совет.

Юридическим основанием деятельности этих организаций являлись Конвенции, подписанные всеми заинтересованными государствами. Согласно Конвенций целями этих организаций являются обеспечение аэронавигационного обслуживания над территориями государств – членов и другими районами, которые поручены этим организациям по международным соглашениям. Вся эта деятельность должна быть предусмотрена в региональных планах ИКАО.

По своей юридической природе эти международные организации относятся к международным региональным организациям. Они могут заключать соглашения с международными организациями и государствами, персонал обладает определенным иммунитетом и привилегиями и т.д. Все это закреплено в конкретных специальных определениях Конвенции.

Ко второй подгруппе межправительственных международных организаций можно отнести организации, ориентированные на решение экономико-правовых проблем регионального воздушного транспорта.

Это, прежде всего, Европейская Конференция гражданской авиации ЕКАК, которая была учреждена в 1954 году. ЕКАК приняла рекомендации с целью упрощения процедур оформления пассажиров, груза, багажа. Согласно ст.1 Устава ЕКАК, основными задачами этой организации являются рассмотрение и разрешение проблем, связанных с деятельностью воздушного транспорта.

Юридическим основанием деятельности Африканской Комиссии гражданской авиации (АФКАК) является Устав и Процедурные правила, принятые на специальной Конференции представителей 32 африканских государств 18 января 1969 года. В соответствии с Уставом АФКАК эта организация обязуется содействовать выработке общей политики государств – членов в области гражданской авиации, способствовать более эффективному использованию африканского воздушного транспорта. АФКАК была создана для осуществления консультативных функций. Целями ее деятельности являются:

- подготовка региональных планов аэронавигационного обслуживания;
- содействие интеграции политики государств-членов в области воздушного транспорта;
- реализация исследований по использованию аэронавигационных средств;
- содействие применению стандартов и рекомендаций в регионе и др.

В состав Комиссии входят:

- Пленарная сессия – высший орган АФКАК;
- Бюро АФКАК – исполнительный орган.

Штаб квартира АФКАК располагается в Адис-Абебе.

Деятельность Латиноамериканской Комиссии гражданской авиации (ЛАКАК) базируется также на основе Устава, принятого на Конференции латиноамериканских стран 14 декабря 1973 года. Вступил в действие Устав 25 октября 1975 г. после соответствующей ратификации государствами – участниками. Также как и в предыдущих организациях в Уставе ЛАКАК получили правовое закрепление цели и задачи организации, структура и функции органов Комиссии, определен порядок принятия в ее члены и другие организационные вопросы, связанные с практической деятельностью организации.

Структура ЛАКАК включает в себя Ассамблею (высший орган) и Исполнительный комитет (исполнительный орган). Членами ЛАКАК

являются государства Южной и Центральной Америки, а также Карибского бассейна. Штаб квартира ЛАКАК располагается в Мехико.

В целом, оценивая деятельность международных организаций второй подгруппы, можно сказать, что:

- эта деятельность носит исключительно избирательный (только для членов организации) и рекомендательный характер;
- выработка рекомендаций и правового механизма их соблюдения целиком ориентированы на решения других международных организаций в области гражданской авиации, и прежде всего ИКАО;
- по своей правовой основе, целям, задачам и организационной структуре все эти международные организации весьма схожи.

Кроме того, хотелось бы отметить, что деятельность этих организаций носит исключительно региональный характер, что позволяет сокращать расходы, в том числе и административные, и осуществлять руководство службами и персоналом достаточно эффективно.

Через год после распада Советского Союза в 1991 году была создана такая международная межправительственная организация как Межгосударственный Авиационный Комитет (МАК). МАК был учрежден на основании межправительственного Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (Соглашения), заключенного 12 новыми независимыми государствами, и в соответствии с установленными правилами и процедурами включен в реестр ИКАО.

Образование МАКа позволило не только предотвратить разрушение авиатранспортного рынка и авиационного производства СНГ, защитить политические и экономические интересы региона, но и предложить правительствам государств Содружества новые подходы в реализации совместных проектов разработчиков, производителей и эксплуатантов авиационной техники.

Основными направлениями деятельности МАК являются:

- сохранение единых авиационных правил и процедур в области гражданской авиации и использовании воздушного пространства в регионе Содружества и их гармонизация с авиационными правилами других мировых систем;

- сохранение единой системы сертификации авиационной техники и ее производства;

- сохранение профессионально независимого органа по расследованию авиационных происшествий, признанного аналогичными структурами мира (обеспечивает объективное расследование авиационных происшествий не только на территории государств Содружества, но и за ее пределами);

- сохранение для СНГ рынка авиатранспортных услуг через межгосударственные соглашения и согласованные нормативные акты;

- развитие конструктивного сотрудничества с ИКАО, ИАТА и другими международными авиационными организациями.

МАК действует на основе и в полном соответствии с международным законодательством и национальными законодательствами государств-участников Соглашения, имея от них полномочия, делегированные в соответствии с указами Президентов, постановлениями правительств и другими законодательными актами.

В соответствии с положениями Чикагской Конвенции о международной гражданской авиации и Процедурами ИКАО Соглашение и Положение о МАК в июле 1992 года зарегистрированы ИКАО, и МАК включен в Перечень межправительственных организаций.

МАК заключены соглашения о сотрудничестве со многими зарубежными государствами и международными организациями – ИКАО, EASA, ИАТА и др. Подписаны подготовленные МАК международные соглашения в области летной годности, безопасности полетов и расследования авиационных происшествий со многими ведущими авиационными государствами.

МАК является членом Международной ассоциации независимых органов расследования на транспорте (ITSA).

Штаб-квартира МАК располагается в Москве, где его деятельность обеспечивается в соответствии с Законом, ратифицированным Федеральным Собранием Российской Федерации, и Воздушным Кодексом.

Основными структурными подразделениями МАКа являются : Авиационный регистр, Комиссия по воздушному транспорту, Комиссия по расследованию авиационных происшествий на воздушном транспорте и т.д.

Сегодня в ведении МАКа находятся следующие ключевые моменты, направленные на обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности: сертификация гражданских воздушных судов; сертификация категорированных аэродромов и расследование авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами.

При сертификации авиационной техники и ее производств МАК, решая комплексную задачу обеспечения летной годности гражданской авиационной техники, создал нормативную базу сертификации, состоящую из Авиационных правил (АП), гармонизированных с аналогичными правилами США (FAR) и Объединенной Европы (JAR/CS).

На этой базе МАК сертифицируются все воздушные суда и их компоненты, а также авиадвигатели производства государств – участников Соглашения. Все работы производятся в тесной взаимодействии с ОКБ, НИИ авиационной промышленности при поддержке Генеральных конструкторов авиационной техники.

Авиационная техника третьих стран сертифицируется МАК в соответствии с заявкой изготовителя и авиационных властей государства-разработчика.

МАК выдает сертификаты типа на авиационную технику и ее компоненты, единые для всех государств – участников Соглашения, признаваемые и действующие на их территориях.

МАК проводит регулярную проверку объектов на соответствие выданному сертификату типа, и организаций-изготовителей на соответствие сертификату производства.

МАК заключены соглашения в области летной годности с ведущими авиационными государствами (США, Китай, Индия, Канада, Бразилия, Израиль, государства ЕС, ЮАР, Индонезия, Египет, Чили, Мексика, Иран и др.).

В основе сертификации международных категорированных аэродромов и их оборудования лежит созданная МАК система авиационных правил (АП). Соответствующие АП одобрены и приняты государствами-участниками Соглашения.

Выдаваемые МАК сертификаты на международные категорированные аэродромы и их оборудование признаются и действуют на территориях всех государств-участников Соглашения.

МАК расследует все авиационные происшествия с воздушными судами государств-участников Соглашения как на их территориях, так и за их пределами, а также в рамках соглашений, заключенных с другими государствами.

Основной принцип системы расследования МАК – независимость. Это согласуется с рекомендациями ИКАО, ИАТА и Директивой Европейского сообщества в части независимого расследования авиационных происшествий.

Деятельность МАК по расследованию авиационных происшествий полностью соответствует рекомендуемой международной практике (Приложение 13 к Чикагской конвенции о международной гражданской авиации).

Большое значение имеет участие МАК в реализации проектов ИКАО-МАК, направленных на повышение безопасности полетов в государствах – участниках Соглашения на основе приведения в соответствие национальных законодательств, норм и правил с международными нормами и стандартами

ИКАО. Примером такого участия является создание Типовых правил выдачи свидетельств авиационному персоналу (для стран СНГ) 2005 г. RER/01/901, АП-ЭКС 1 2004 г. Эксплуатация гражданских воздушных судов RER/01/901, Руководство по производству полетов и др.

В рамках проектов ИКАО-МАК на постоянной основе осуществляется подготовка авиационных специалистов государств-участников Соглашения по программам ИКАО.

Среди неправительственных авиационных организаций, которые существуют в настоящее время (их около 200), безусловным лидером является Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), основы которой были заложены 28 августа 1919г. в Гааге рядом частных авиакомпаний с целью «установления единообразия при эксплуатации воздушных линий международного значения». Эта позиция была сформулирована в учредительных документах Международной ассоциации воздушных перевозок в 1919 году. Годом образования ИАТА, которая является фактическим правопреемником этой ассоциации, считается 1945 год.

Основными целями ИАТА согласно ст.3 ее Устава являются:

- содействие развитию безопасного, регулярного и экономичного воздушного транспорта в интересах народов мира;
- поощрение авиационной коммерческой деятельности, изучение связанных с этим проблем;
- обеспечение развития сотрудничества между авиатранспортными предприятиями;
- прямое сотрудничество с ИКАО и другими международными авиационными организациями.

ИАТА разрабатывает рекомендации по построению и правилам применения тарифов, устанавливает единые стандарты обслуживания пассажиров, перевозки грузов, багажа, ведет работы по стандартизации и унификации перевозочной документации и пр.

Большое значение в деятельности ИАТА имеют постоянно проводимые региональные конференции по перевозкам.

Несмотря на то, что деятельность ИАТА носит независимый характер, последнее время наметилась тенденция сближения ИАТА и ИКАО. ИАТА использует ИКАО для решения многих важных экономических проблем международного воздушного транспорта и защиты интересов авиакомпаний.

Стало уже почти правилом, что по большинству вопросов ИАТА подготавливает решения и передает их на дальнейшее рассмотрение в соответствующий комитет ИКАО. Подобная процедура касается не только традиционных для ИАТА экономических вопросов, но и вопросов безопасности полетов и авиационной безопасности.

Вступление Аэрофлота в ИАТА стало важной вехой в интеграционном процессе международного воздушного движения и перевозок. В пользу вступления в ИАТА говорит и то, что в своей практической международной деятельности Аэрофлот придерживается большинства действующих норм, резолюций и правил Ассоциации.

Таким образом, сегодня основной формой многостороннего сотрудничества авиакомпаний как на региональном, так и на общемировом уровне является сотрудничество в рамках ассоциаций авиакомпаний, и прежде всего Международной ассоциации воздушного транспорта – ИАТА.

2.2. Международная организация гражданской авиации - ИКАО

2.2.1. Правовые основы и принципы деятельности, задачи, структура ИКАО

Юридическим основанием создания Международной организации гражданской авиации (ИКАО) можно считать решение, принятое в ходе

работы Чикагской конференции 1944 года по вопросам гражданской авиации, которое было представлено в виде Чикагской конвенции 1944 г.

Кроме общих принципов и норм относительно международной гражданской авиации в тексте были представлены положения, составляющие Устав этой международной организации.

Особенностью Устава ИКАО является то, что различные уставные Положения этой организации как бы разнесены по всему официальному тексту Конвенции. Так, например, положения, касающиеся целей, задач, структуры и компетенции содержатся во второй части Конвенции, а нормы, относящиеся к ИКАО, можно встретить в первой и третьей частях этого документа.

В целом Устав ИКАО определяет структуру и организацию работы органов, применение процедур, порядок членства, применение правил международной аэронавигации, упрощение формальностей, процедуру разработки и принятия новых конвенций, принятие поправок к Чикагской конвенции.

Отдельную группу образуют в Уставе ИКАО нормы, которые обеспечивают функционирование механизма этой организации. Эти нормы определяют органы, которые входят в состав ИКАО, их зависимость и соподчиненность, методы, которыми они могут пользоваться при реализации своих функций и т.д.

Практическая деятельность ИКАО началась с момента вступления в силу Конвенции о международной гражданской авиации 4 апреля 1947 г.

ИКАО является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций. Создание подобных международных учреждений, их правовой статус, методы функционирования предусмотрены гл. 9 и 10 Устава ООН.

В соответствии с положениями Устава Экономический и Социальный Совет ООН получает от ИКАО регулярные доклады по направлениям его деятельности, играет роль своеобразного посредника в целях устранения

разногласий между государствами, разными по своему техническому развитию, оборудованию аэропортов, аэронавигационному обеспечению и т.д.

Большую практическую помощь Экономический и Социальный Совет ООН оказывает при разрешении споров и разногласий между государствами-членами ИКАО, в том числе и при расследовании авиационных происшествий, захватов и угонов воздушных судов, содействует развитию международного воздушного транспорта и осуществлению административной деятельности ИКАО.

Оказание технической помощи различным странам для обеспечения деятельности воздушного транспорта, обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, подготовки летного и технического персонала ИКАО проводит в основном в рамках Программы развития ООН.

Уставом ООН определен четкий порядок и формы взаимодействия специализированных учреждений, в том числе ИКАО с ООН, которые в конечном итоге обеспечивают непрерывную эффективную деятельность всех структур ИКАО.

Цели и задачи ИКАО определены ст.44 Чикагской конвенции 1944 г. Ими являются:

- обеспечение безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире;
- поощрение искусства конструирования и эксплуатации воздушных судов;
- создание и развитие воздушных трасс, аэропортов и аэронавигационных средств для международной гражданской авиации;
- удовлетворение потребностей народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте;
- предотвращение экономических потерь, вызванных неразумной конкуренцией;
- содействие безопасности полетов.

Если попытаться обобщить эти задачи ИКАО и рассмотреть их в контексте сегодняшней практической деятельности, то можно сказать, что в настоящий момент ИКАО проводит огромную работу по обобщению мирового опыта в области гражданской авиации с целью разработки и совершенствования правил и норм, применяемых в повседневной практике при эксплуатации гражданских воздушных судов и обеспечении безопасности полетов и авиационной безопасности.

ИКАО, вырабатывая общие для всех стран правила по всем аспектам деятельности гражданской авиации, безусловно положительным образом влияет на уровень безопасности и регулярности полетов.

В Чикагской конвенции закреплены основные принципы и процедуры применения действующих правил, регулирующих международные полеты гражданских воздушных судов и всю совокупность относящихся к ним вопросов. Так ст.1 Конвенции окончательно закрепляет принцип суверенитета: «Договаривающиеся государства признают, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией».

Четко сформулировано понятие территории государства (ст.2 Конвенции): «. . . под территорией государства понимаются сухопутные территории и прилегающие к ним территориальные воды, находящиеся под суверенитетом, сюзеренитетом, протекторатом или мандатом данного государства».

Определен принцип ненадлежащего использования гражданской авиации (ст.4): «Каждое Договаривающееся государство соглашается не использовать гражданскую авиацию в каких-либо целях, не совместимых с целями настоящей Конвенции».

В процессе практической работы ИКАО реализует принципы и правила, закрепленные в Конвенции, касающиеся, прежде всего, определения национальной принадлежности воздушных судов, процедур применения законов и правил договаривающихся государств в отношении эксплуатации и

навигации гражданских воздушных судов, находящихся в пределах территории конкретного государства, требований к летной годности гражданских воздушных судов, к уровню подготовки, квалификации авиационного персонала.

Для решения этих конкретных задач ИКАО наделен специальной компетенцией, т.е. правом участвовать в решении вопросов, связанных с деятельностью международного воздушного транспорта, и правом принимать определенные решения.

Для осуществления своей исполнительской и координационной деятельности в сфере международной гражданской авиации ИКАО имеет ряд органов, которые образуют структуру ИКАО.

В части II Конвенции определены основные органы ИКАО. Это – Ассамблея, Совет, Аэронавигационная Комиссия. Кроме того, ст.43 предполагает создание «других органов, какие могут быть необходимы».

В настоящее время структура ИКАО имеет следующие основные составляющие.

Высшим представительным органом ИКАО является Ассамблея. В Ассамблее представлены на равных основаниях все государства – члены ИКАО. Основной функцией Ассамблея является определение стратегических направлений деятельности ИКАО в области международной аэронавигации и международного воздушного транспорта. До 1954 года сессии Ассамблеи проводились ежегодно. С 1954 г. сессии созываются один раз в три года.

Во время работы сессия утверждает отчеты Совета за трехлетний период деятельности ИКАО и программу работы на последующие три года.

Только Ассамблея вправе вносить поправки к Чикагской конвенции и заключать соглашения с другими международными организациями.

Совет ИКАО является исполнительным постоянно действующим органом ИКАО, который обеспечивает непрерывность его деятельности между сессиями Ассамблеи и ответственен перед этим высшим органом ИКАО.

Формирование Совета осуществляется по особым правилам и критериям и предполагает избрание 33 государств. Функции Совета многочисленны и ответственны. Центральной задачей Совета, согласно ст.54 Чикагской конвенции, является разработка и принятие международных стандартов и рекомендаций, а при необходимости, их изменение с учетом национальной и международной практики эксплуатации гражданских воздушных судов, аэродромов и воздушных трасс. Форма представления стандартов и рекомендаций, их правовой статус будут рассмотрены в разделе 2.2.2.

Все свои функции Совет реализует с помощью им созданных и подчиненных ему специальных комитетов и комиссий. В прямом подчинении Совета находятся: Аэронавигационная комиссия, Авиатранспортный комитет, Комитет по совместной поддержке аэронавигационного обеспечения, Комитет по незаконному вмешательству, Юридический комитет, Финансовый комитет и Секретариат.

Состав, функции, правила и процедуры проведения рабочих заседаний комитетов и комиссий определяются Советом ИКАО. Каждый из этих вспомогательных органов занимается, как правило, разработкой технических и технологических вопросов гражданской авиации по направлению своей деятельности.

Аэронавигационная комиссия занимается разработкой новых правил и поправок, относящихся к правилам полетов, управлению воздушным движением, аэронавигационному и другим видам обеспечения полетов, которые потом предоставляются на рассмотрение Совету. К функциям Авиатранспортного комитета отнесены сбор данных, характеризующих все значимые аспекты деятельности международного транспорта, анализ данных и опубликование обзоров для информирования государств – участников конвенции.

Юридический комитет проводит консультации членов Совета и Совета в целом по вопросам толкования и изменения Чикагской конвенции, норм

международного воздушного права, подготовку проектов Конвенции, Соглашений и т.д.

Как правило, при подготовке проекта конвенции Юридический комитет создает специальный подкомитет, который после проработки вопроса, обобщения поступивших ответов государств и международных организаций по конкретному вопросу, подготавливает доклад и предоставляет его Юридическому комитету. Этот доклад распространяется среди государств – членов ИКАО и международных организаций, которые, обсудив его, дают соответствующие замечания.

На очередной своей сессии Юридический комитет по установленной процедуре и в установленном порядке производит обсуждение доклада и проекта конвенции и принимает соответствующее решение.

Финансовый комитет является постоянным органом ИКАО, осуществляющим управление финансами, и несет ответственность за свою деятельность перед Советом.

К функциям Финансового комитета можно также отнести подготовку рекомендаций и предложений в области финансовой деятельности ИКАО, также контрольные функции за своевременным поступлением членских взносов Договаривающихся государств, проведение финансовых проверок с целью определения правильного расходования средств организации.

Комитет по незаконному вмешательству ИКАО учрежден, в отличие от ранее рассмотренных Комитетов, в более позднее время – 10 апреля 1969 года в соответствии со специальной резолюцией Совета.

Необходимость его создания была вызвана проблемами несанкционированного вмешательства в деятельность авиации и террористическими актами на воздушном транспорте.

Комитет рассматривает и анализирует подготовленные Секретариатом сообщения государств относительно конкретных актов незаконного захвата воздушных судов и актов террора.

В ведении Комитета находятся также вопросы, связанные с техническими проблемами незаконного захвата воздушных судов, вооруженных нападений на воздушном транспорте.

Комитет может рекомендовать Совету, а в некоторых вопросах даже инициировать принятие Стандартов, Рекомендаций и Процедур, направленных на предотвращение актов незаконного вмешательства в оперативную деятельность гражданской авиации. Примером этого может служить создание Приложения 17 «Защита Международной гражданской авиации от актов незаконного вторжения».

Секретариат ИКАО, во главе которого стоит Генеральный секретарь – главное исполнительное должностное лицо организации, назначаемое Советом ИКАО, включает пять специализированных управлений по аналогии с комитетами Совета.

Функции Секретариата заключаются в обеспечении работы сессии Ассамблеи, комитетов и комиссий ИКАО, сборе и обобщении информации по проблемам международной гражданской авиации, обеспечении связей с государствами – членами ИКАО, организация текущей работы ИКАО, подготовке и издании документации, переводах и т.д.

Рабочими органами Секретариата являются также представительства ИКАО в различных регионах мира.

Постоянным местом пребывания ИКАО избрана Канада (Монреаль). Юридическим основанием нахождения штаб-квартиры на территории Канады является специальное соглашение о статусе ИКАО на территории Канады, заключенное Советом ИКАО и правительством Канады.

Согласно этого соглашения и Гл.Х Конвенции определен статус Генерального секретаря и персонала Секретариата. Политика набора персонала, конкретные требования к сотрудникам и т.п. первоначально были определены в «Кодексе службы ИКАО».

2.2.2. Стандарты, Рекомендуемая практика, Процедуры ИКАО, их влияние на безопасность воздушного транспорта

В основополагающих актах ИКАО, в том числе Чикагской конвенции, разработаны и юридически закреплены правовые инструменты и процедуры их применения, с помощью которых эта международная организация проводит в жизнь свои решения.

Для содействия государствам в обеспечении максимально возможной степени единообразия Правил, Стандартов, Процедур в области гражданской авиации на ИКАО возлагается разработка, согласование, утверждение и доведение до государств международных Стандартов, Рекомендуемой практики и Процедур для использования их в национальном законодательстве государств.

Правовую основу этого аспекта деятельности ИКАО определяет ст.37 Чикагской конвенции, в которой зафиксировано, что «каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее».

Для реализации этой цели, ИКАО было предоставлено право принимать, при необходимости изменять, международные Стандарты, Рекомендуемую практику и Процедуры, которые касаются:

- систем связи и аэронавигационных средств;
- характеристик аэропортов и посадочных площадок;
- правил полетов и практики управления воздушным движением;
- присвоения квалификации летному и техническому персоналу;
- годности воздушных судов к полетам;
- регистрации воздушных судов;

- сбора метеорологической информации и обмена ею;
- бортовых журналов и аэронавигационных карт и схем;
- таможенных и иммиграционных процедур;
- воздушных судов, терпящих бедствие;
- расследования авиационных происшествий.

Кроме того, ИКАО может время от времени включать в указанный перечень другие вопросы, касающиеся безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации.

Внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики в национальную практику государств очень сложная и трудоемкая задача, так как это связано прежде всего с различными политическими, экономическими, географическими, этническими и т.п. особенностями каждого государства. Именно поэтому для упрощения задачи Стандарты и Рекомендуемая практика оформлены в виде Приложений к Чикагской конвенции. В настоящее время действуют 18 Приложений.

По мере появления перед гражданской авиацией различных проблем на разных этапах ее развития возникала необходимость их правового регулирования. Соответственно, по мере необходимости создавались новые Приложения, либо вносились необходимые поправки к старым Стандартам и Рекомендуемой практике. Таким образом, происходило и происходит постоянное обновление действующей нормативной базы ИКАО. Так, Приложения 1-3 и 5,6 были приняты Советом еще в 1948 году, все остальные – в последующие годы.

Возникновение воздушного терроризма, угоны воздушных судов вызвали необходимость четкого регламента с целью защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, которым и явилось Приложение 17 – Защита Международного гражданской авиации от актов незаконного вторжения.

При принятии адекватных решений по вводу в действие или упразднению того или иного правила деятельность ИКАО базируется,

главным образом, на статистическом материале, предоставляемом различными странами. Так ст.67 Чикагской конвенции прямо обязывает государства предоставлять по определенной форме статистические данные о деятельности национальной гражданской авиации, выполнению международных воздушных сообщений.

Кроме Стандартов и Рекомендаций, существуют Процедуры – особый вид Правил, которые появились позднее. В практике ИКАО они появились на этапе, когда стало ясно, что по некоторым вопросам деятельности авиации и использованию воздушного пространства требуется более детальная регламентация. Процедуры проходят под грифом «Дос. . .». Например, Дос. 4444 называется «Правила полетов и обслуживания воздушного движения», Дос. 9376 – AN/914 – «Подготовка руководства по производству полетов» и т.д.

Стандарты, Рекомендуемая практика, Процедуры в своей совокупности образуют систему Правил, внедрение которых в национальную практику государств обеспечивает унификацию действующих правил в международном масштабе.

Чтобы еще больше обеспечить решение этой задачи, Совет ИКАО в большинстве случаев формулирует тексты этих актов таким образом, чтобы они могли быть включены в национальные нормативные акты без существенных изменений текста.

Несмотря на то, что Стандарты, Рекомендуемая практика и Процедуры, содержащиеся в указанных документах, имеют статус рекомендаций, между ними существует четкая иерархия.

Стандарты содержат высшие эталонные требования, ориентированные прежде всего на безопасность полетов и авиационную безопасность. Они не предназначены для непосредственного использования при производстве полетов экипажами гражданских воздушных судов и в процессе деятельности авиационного персонала при обеспечении полетов. Их

адресатами являются государства и их специально уполномоченные органы в области гражданской авиации.

Если Стандарт относится к Правилам, соблюдение которых считается необходимым, то использование Рекомендуемой Практики признается желательным.

Таким образом, Стандартом признается любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, летным характеристикам, персоналу и правилам, единообразное применение которого признано необходимым для обеспечения безопасности и регулярности международного воздушного движения, а его соблюдение – обязательным для всех государств – членов ИКАО.

Рекомендуемая практика – те же требования, что и в понятии «Стандарт», но их единообразное применение признано желательным и к соблюдению которых будут стремиться государства – члены ИКАО.

«Процедуры» в иерархии нормативных актов ИКАО с точки зрения их обязательности стоят ниже Рекомендуемой практики и, соответственно, принимаются Советом ИКАО упрощенным порядком.

Все указанные выше Правила ИКАО могут быть приняты или не приняты государствами – членами ИКАО, что не является нарушением Чикагской конвенции. Так, ст.38 Чикагской конвенции предусматривает, что в случае расхождения национальных Правил с Правилами ИКАО Договаривающиеся государства должны уведомлять установленным способом Совет ИКАО, который, в свою очередь, информирует об этом другие государства.

Сегодня авторитет ИКАО в области обеспечения высокого уровня безопасности полетов и авиационной безопасности настолько высок, что государства стремятся выполнять технико-юридические предписания ИКАО досконально путем введения их в национальное законодательство.

2.3 Международные авиационные организации Европы и других государств.

В Европе действуют несколько организаций, занимающихся вопросами безопасности полетов. В первую очередь следует отметить Европейскую конференцию гражданской авиации, членами которой стали 42 государства. Ее ассоциированный член – Объединенное авиационное ведомство европейских стран (JAA). Сейчас осуществляется переход от системы JAA к Европейскому агентству безопасности полетов (EASA), созданному три года назад. К числу задач EASA относится разработка и принятие Совместных авиационных требований европейских стран и тесное сотрудничество с Федеральным авиационным управлением США в области стандартизации и гармонизации правил безопасности полетов.

Другая важная организация – это Евроконтроль, которая решает основную задачу по созданию «бесшовной» общеевропейской системы организации воздушного движения.

Евроконтроль, учрежденный в 1960 году, осуществляет обеспечение безопасности полетов гражданских и военных воздушных судов. Основными целями Евроконтроля являются:

- осуществление сотрудничества и совместной деятельности всех ее членов в области аэронавигации;
- координация систем аэронавигационного контроля в Европе;
- создание единого Центра управления воздушным движением в целях оптимального использования западноевропейского воздушного пространства;
- реализация Европейской программы гармонизации и интеграции аэронавигационного контроля, выполняемая в сотрудничестве с ЕКАК, и осуществление в ее рамках технического и оперативного анализа европейских систем контроля;

- осуществление исследований и разработок по усовершенствованию аэронавигационного контроля в Европе;
- планирование создания систем гармонизации и интеграции;
- подготовка соответствующих инструкций и рекомендаций;
- разработка компьютерных систем, обеспечивающих точные аэронавигационные данные, чтобы разводить по времени полеты гражданских и военных воздушных судов;
- внедрение и введение в действие стратегии аэронавигационного контроля, достижение сравнимого уровня эффективности функционирования систем путем использования сопоставимых стандартов, спецификаций, процедур;
- организация, координация и проведение исследований и экспериментов по технико-экономическому обоснованию воздушно-наземной интегрированной системы аэронавигационного управления.

Евроконтроль состоит из Постоянной комиссии по обеспечению безопасности аэронавигации и Агентства по безопасности навигации, которая является исполнительным органом Евроконтроля.

Членами Евроконтроля являются 20 государств, в числе которых Австрия, Бельгия, Великобритания, Германия, Греция, Португалия, Франция, Швеция, Швейцария и др.

Штаб-квартира располагается в Брюсселе (Бельгия).

К сожалению, Россия не входит ни в одну из перечисленных структур.

В соответствии с основным принципом о поддержании единого уровня безопасности на воздушном транспорте в Европе создание EASA следует рассматривать как логичный шаг в деле развития результатов, достигнутых системой JAA, и перехода к более гармоничной и эффективной системе на базе принципов, содержащихся в договорах Европейского сообщества. Важное отличие от бывшей системы JAA состоит в том, что страны – члены ЕС больше не имеют право отступать от общих правил, устанавливать дополнительные требования или заключать договоры с другими странами.

От стран Европейского союза EASA унаследовала функцию сертификации авиационных организаций и изделий. Страны мира внимательно следят за процессом становления EASA и уходом от старой системы JAA, при этом уделяя особое внимание необходимости поддержания определенного профессионального уровня специалистов в процессе формирования Агентства и на его завершающей стадии.

Чтобы не прерывалось действие Европейских сертификатов и разрешений, поддерживаются необходимые связи с заинтересованными странами, не членами ЕС, в частности, подписаны двусторонние соглашения между Европейским Сообществом и Соединенными Штатами Америки.

Достаточно большое влияние на практику обеспечения безопасности на воздушном транспорте оказывают авиационные власти США в лице Министерства транспорта, Федерального управления гражданской авиации США (FAA) и Управления транспортной безопасности США (TSA).

Заслуживает внимания применение США практики формирования требований к выполнению полетов, надзора за безопасностью полетов, особенно в части инспекторского контроля за иностранными перевозчиками, программа соблюдения принуждения, процедура выдачи разрешения на полет в США и т.п.

Требует серьезного изучения Добровольная программа (FOQA) по сбору и анализу информации в процессе выполнения полетов, которая широко применяется для внутренней оценки перевозчиками США. Это позволяет получить достаточно достоверную информацию по вопросам безопасности полетов.

Заслуживает также внимания сочетание различных мер воздействия – неформальных действий и административных действий (в Российской Федерации может быть использовано при формировании административных регламентов).

ГЛАВА III. ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

3.1. Современная концепция безопасности полетов

Проблемы безопасности полетов возникли с момента первого полета на воздушном судне.

Именно с этого момента возникли различные теории обеспечения безопасности полетов.

Следует отметить, что несмотря на то, что полное недопущение авиационных происшествий является крайне желательным, добиться 100% уровня безопасности практически невозможно. Несмотря на все предпринимаемые усилия по предотвращению отклонений и ошибок, они все же будут происходить, так как любая искусственно созданная система, особенно связанная с человеческой деятельностью, не может считаться безопасной, т.е. свободной от риска.

Принятый ранее подход к обеспечению безопасности полетов предполагает детальную регламентацию всех сторон деятельности авиационного персонала и контроль за соблюдением постоянно усложняющихся нормативных требований. Такой подход позволил к концу 80-х годов выровнять динамику авиационных происшествий в мире. Однако, происшествия продолжали и продолжают иметь место несмотря на созданную «современную» систему правил и нормативных актов.

Вся система обеспечения безопасности полетов была сориентирована на исключение повторов нежелательных событий по аналогичным причинам. Причем усилия мирового авиационного сообщества были направлены на обеспечение соблюдения минимальных стандартов, а не на определение и юридическое закрепление наилучшей практики эксплуатации или наиболее предпочтительных (желательных) стандартов.

Статистика показывает, что при частоте происшествий с человеческими жертвами равной 10 в минус шестой степени (одно происшествие с человеческими жертвами на миллион полетов), применение указанного подхода с целью дальнейшего повышения уровня безопасности полетов является весьма проблематичным.

Безопасность полетов всегда была основной составляющей в деятельности гражданской авиации. Это недвусмысленно отражено в ст.44 Чикагской Конвенции, которая прямо определяет ответственность ИКАО «за обеспечение безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире».

На протяжении всей деятельности ИКАО стремится разработать адекватные меры обеспечения безопасности полетов.

В настоящее время обеспечение безопасности в большей степени рассматривается не как явление «пост-фактум», с которым соглашаются и вырабатываются меры предотвращения, а как событие, непрерывно связанное с контролем факторов риска. Отсюда принимаются изменения ранее принятого понятия «безопасности».

Под безопасностью понимается состояние, при котором риск причинения вреда лицам или нанесение ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности и контроля факторов риска.

Требования ИКАО предусматривают разработку и принятие государствами Программы обеспечения безопасности полетов в целях достижения принятого уровня безопасности при производстве полетов. Каждое из государств должно установить свой приемлемый уровень безопасности полетов.

Настоящее время концепция Программы обеспечения безопасности и Системы управления безопасностью полетов (СУБП) ограничены применением только Приложений 6, 11 и 14 Чикагской конвенции. В

дальнейшем возможно применение Приложений эксплуатационного характера.

Сегодня в каждом государстве по согласованию между Уполномоченными органами и отдельными эксплуатантами устанавливаются различные приемлемые уровни безопасности полетов. Эти уровни зависят от сложности эксплуатационных условий, самолетно-моторного парка и т.д.

Очень важным является соблюдение баланса между Программами по обеспечению безопасности и Системами управления безопасностью.

Руководством по управлению безопасностью полетов определяется, что под Программой обеспечения безопасности полетов понимается комплекс правил и мер, направленных на повышение уровня безопасности полетов, а под Системой управления безопасностью полетов (СУБП) понимается упорядоченный подход к обеспечению безопасности полетов, включающий необходимые организационные структуры, сферы ответственности, политику и процедуры.

Очень важно с правовой точки зрения отметить, что установление приемлемого уровня (уровней) безопасности для Программы для обеспечения безопасности полетов не заменяет нормативные или иные установленные требования и не освобождает государства от их обязательств в рамках Конвенции о Международной гражданской авиации (Doc.7300) и ее соответствующих положений.

Аналогичным образом установление приемлемого уровня (уровней) безопасности для СУБП не освобождает эксплуатантов от их обязательств, предусмотренных соответствующими национальными нормативными положениями, а так же от обязательств, вытекающих из Конвенции о Международной гражданской авиации (Doc.7300).

Как уже отмечалось выше, с точки зрения регулирования, роль ИКАО продолжает заключаться в разработке правил и инструктивных указаний по безопасному выполнению международных полетов, а также в содействии планированию и развитию воздушного транспорта. Эта задача продолжает в

основном решаться путем разработки Стандартов и Рекомендуемой практики (САРПС), которые содержатся в Приложениях к Чикагской конвенции и отражают наилучший эксплуатационный опыт государств. В правилах аэронавигационного обслуживания (ПАНС) приводится описание практики, выходящей за рамки САРПС, когда для обеспечения безопасности и эффективности полетов желательна определенная степень единообразия в международном масштабе.

Очень важной составляющей процесса обеспечения безопасности полетов с учетом новых современных подходов, является постоянное обновление нормативных положений, регулирующих безопасность полетов в гражданской авиации.

При определении приемлемого уровня безопасности и реализации самой Программы обеспечения безопасности пересекаются интересы большого количества физических и юридических лиц. К ним в первом приближении можно отнести:

- авиационных специалистов (члены экипажа, диспетчеры УВД, инженеры по техническому обслуживанию и т.д.);
- владельцев и эксплуатантов воздушных судов;
- изготовителей гражданских воздушных судов, двигателей, комплектующих и т.д.;
- авиационные регулирующие уполномоченные органы;
- международные авиационные организации;
- профессиональные ассоциации и союзы;
- агентства по расследованию;
- пассажиров и т.д.

Именно по этому предстоит значительная работа юридического плана по созданию нормативной правовой базы, учитывающей интересы всех участников процесса.

Одним из главных факторов современного подхода к обеспечению безопасности РУБП определяет необходимость соблюдения корпоративной

культуры безопасности, «которая способствует применению безопасной практики, поощряет сообщение информации, касающейся безопасности полетов, и активно влияет на управление безопасностью полетов при таком же внимании к результатам, как и в случае управления финансами».

3.2. Современные подходы и методы оценки деятельности авиационных компаний

Стремительное развитие международных перевозок тесно связано с ростом числа авиакомпаний, технологическим совершенствованием авиатранспорта. В эксплуатацию вводятся новые модели воздушных судов, спецтехники и различных механизмов, которые обслуживают летный парк.

Несмотря на различные специфические качества, связанные с объектами регулирования, с географическими, национальными, культурными особенностями стран, в основу Программ по обеспечению безопасности полетов различных государств положено признание, что единственным Стандартом международного уровня, на основе которого должна проводиться оценка деятельности авиационных компаний, могут быть только Стандарты ИКАО, описанные в Приложениях 1-18.

Именно поэтому все программы аудита (проверок) безопасности деятельности авиапредприятий, объектов инфраструктуры гражданской авиации (SAFA, LOSA, IOSA и т.д.) должны быть целиком сопряжены с Приложениями Чикагской Конвенции.

Примером такого подхода является объединение ИАТА всех существующих программ аудита (проверки) безопасности эксплуатационной деятельности авиапредприятий путем создания признанной на международном уровне системы параметров оценки безопасности авиаперевозок (IOSA). Разные страны к решению этого вопроса подходили по своему, создавая различные системы сертификации, аудита, проверок, лицензирования и т.д. Сегодня в каждой стране, в том числе в Российской

Федерации, имеется своя система обеспечения безопасности деятельности авиационных предприятий. IOSA – это программа, составленная из определенных чек-листов, подходов и технологий, которые были обработаны и отобраны из аудиторских программ безопасности множества стран. Был учтен опыт ведущих авиакомпаний США, Европы, России и других стран. После широкого представления программы мировой общественности и получения положительных отзывов ИАТА рекомендовала эту программу в качестве обязательной для всех членов Ассоциации. Были установлены сроки, в которые авиакомпании – члены ИАТА, должны были пройти сертификации, чтобы подтвердить свое членство в Ассоциации.

Стандарт IOSA четко структурирован по видам авиационной деятельности: организация и система управления, производство полетов, организационное обеспечение полетов, техническое обслуживание, кабинный экипаж, наземное обслуживание, грузовые операции и авиационная безопасность.

Стандарт IOSA во много базируется на общем семействе стандартов системы менеджмента качества ISO 9000:2000.

Стандарты IOSA существенно отличаются от принятой в России системы оценивания уровня безопасности эксплуатанта. Российская система не столь детализирована и формализована, в ней нет четко прописанных обязательных требований по всем направлениям деятельности авиакомпаний на всех уровнях, вплоть до конкретного исполнителя. По сравнению с другими странами в России разработано и принято крайне мало Федеральных авиационных правил; нормативная база существует в виде разрозненных документов, которые неоднозначны, а иногда и конфликтуют друг с другом.

Примером того, насколько подробно составлена проверка, служит очень обширный Стандарт медицинских показаний, по которым пилоты могут быть отстранены от полетов. Некоторые пункты содержат по десять подпунктов, и если вы не соответствуете хотя бы одному из них, вы не соответствуете всему Стандарту IOSA.

Огромное внимание уделяется построению системы, которая заранее уменьшает риски от влияния человеческого фактора. На сегодня проверочные листы IOSA насчитывают в общей сложности 755 требований и рекомендаций. Все без исключения требования должны быть реализованы в компании.

Для российских авиакомпаний основные трудности при прохождении аудита IOSA обусловлены отличиями российской системы государственного регулирования гражданской авиации от международной и эксплуатацией парка воздушных судов российского производства. У воздушных судов иностранного производства система организации эксплуатации и поддержания летной годности всем понятна и адаптирована под требования стандартов IOSA, но для российских судов существует много своих особенностей. Эти типы воздушных судов проектировались достаточно давно, поэтому они требуют дооборудования под современные требования. Возникают как технические сложности, поскольку не всегда в кабине пилотов можно найти подходящее место для установки необходимых систем, так и экономические, потому что до конца отработки ресурса этих машин современное дорогостоящее оборудование может не окупиться.

Международная Ассоциация Воздушного Транспорта аккредитовала 7 независимых не входящих в структуру ИАТА аудиторских организаций, находящихся в разных регионах мира, которым делегированы полномочия по осуществлению проверок по системе IOSA.

В настоящее время наиболее предпочтительной для России является Система параметров оценки безопасности перевозок, представленная в программе IOSA. Существует предложение принять в качестве основы национальной системы сертификации деятельности российских авиакомпаний Стандарты IOSA.

Статистика однозначно показывает, что большинство авиационных происшествий происходит вследствие неадекватных действий человека, что

означает, что любые улучшения в этой области могут в значительной степени способствовать повышению уровня безопасности полетов.

ИКАО неоднократно на разных уровнях обращалась к этой проблеме. Так на Ассамблеи ИКАО 1986 г. была принята Резолюция А26-9, которая в значительной степени связала безопасность полета и человеческий фактор. Эта Резолюция определила в дальнейшем стратегию решения вопросов безопасности в этом направлении. Так, Аэронавигационная комиссия в контексте этой Резолюции сформулировала четкую цель – «способствовать повышению безопасности авиации, и с этой целью более широко информировать государства о роли человеческого фактора для осознания ими важности его учета при производстве полетов воздушных судов гражданской авиации . . .».

На уровне ИКАО были предприняты конкретные практические шаги, в том числе были разработаны практические Пособия, Руководства по различным аспектам человеческого фактора и их влиянию на безопасность полетов. К таким актам в первую очередь можно отнести Doc.9803 AN/761 «Проведение проверок безопасности полетов при производстве полетов авиакомпаниями (программа LOSA)».

Это руководство представляет собой новейшую информацию по контролированию ошибок, связанных с человеческим фактором, и по разработке мер противодействия им в условиях эксплуатации воздушных судов. Этот акт постоянно обновляется путем внесения изменений и добавлений. В настоящее время в Руководстве сформулирован алгоритм и описана программа контролирования ошибок человека при эксплуатации авиационной техники, которая в мировой практике имеет название «Проведение проверок безопасности полетов при производстве полетов авиакомпаниями (программа LOSA). Хотя первоначально Программа использовалась только для летного состава, в ней нет никаких методологических ограничений для ее распространения на все виды обеспечения полетов включая службу УВД.

Руководство построено следующим образом.

Глава I посвящена изложению современного взгляда на проблемы безопасности полетов и ошибок человека, по их контролированию в процессе эксплуатации авиатехники. Здесь представлены сведения о ситуации в этой области, предназначенные для понимания необходимости принятия программы LOSA.

Обсуждение методологии программы LOSA проводится во второй главе, где также предлагается возможный вариант ее реализации в рамках авиакомпаний. В этой же главе описывается модель процесса контролирования ошибок экипажем и представлена действенная и удобная для применения на практике классификация используемых в программе ошибок.

В главе III обсуждается процесс изменения состояния безопасности полетов, который должен стать следствием реализации программы LOSA.

В IV главе излагается вариант начального этапа реализации программы LOSA на примере одной из авиакомпаний.

В приложениях А приводятся примеры различных форм бланков для использования в программе LOSA.

В приложении В приведен пример письменного уведомления, направляемого руководством авиакомпании экипажем.

В приложении С дан перечень рекомендуемой литературы и справочных материалов.

Одним из основных достоинств программы LOSA является то, что в основе ее реализации применяется современная концепция обеспечения безопасности полетов, рассмотренная в общих частях в главе III.

Указанный подход позволяет заключить, что оценить влияние человеческого фактора на удачу и неудачу в авиации можно гораздо лучше путем мониторинга действий оператора в нормальных условиях, чем путем расследования авиационных происшествий и инцидентов.

Программа проверок безопасности полетов при производстве полетов авиакомпаниями (LOSA) является средством постоянного мониторинга действий членов экипажа в нормальных условиях.

Одним из требований безопасного развития гражданской авиации является требование, чтобы вся деятельность гражданской авиации осуществлялась в соответствии с минимальными эксплуатационными стандартами, процедурами и практикой, получившими международное признание. В 1996 году Европейская конференция по гражданской авиации (ЕКГА) приступила к реализации программы «Оценка безопасности иностранных воздушных судов (SAFA)», основанной на изложенных выше требованиях.

В рамках выполнения указанной программы все воздушные суда иностранных авиакомпаний, выполняющие полеты в страны Европы, подлежат инспекторской проверке (перронному контролю) на предмет соответствия требованиям обеспечения безопасности полетов, содержащихся в международных Стандартах и Рекомендуемой практике ИКАО.

Одной причин появления указанной Программы явилось то, что в 90-е годы часто наблюдались случаи, когда в европейские страны выполнялись полеты на гражданских воздушных судах, оборудование и оснащение которых не отвечало современным требованиям в части, касающейся обеспечения безопасности полетов.

Одним из основных принципов инспекторских проверок является принцип возможности проверки любого воздушного судна на перроне по установленной схеме и в соответствии с установленными процедурами, которые являются едиными для государств-членов ЕКГА. Проверке подлежат главным образом: документы членов экипажа, наличие и состояние обязательного оборудования кабины, фактическое состояние воздушного судна, коммерческая загрузка, судовая и полетная документация.

Учитывая огромный объем предстоящей работы, инспекторская проверка может быть проведена или по случайному выбору, или в соответствии с определенными направлениями.

Инспекторские проверки проводит специально обученный инспекторский персонал, имеющий соответствующую подготовку и сертификаты, на основе карт инспекторской проверки воздушного судна на перроне. Результаты проверки и обнаруженного при ее проведении несоответствия международным стандартам должны быть отражены в отчете об инспекторской проверке воздушного судна.

В зависимости от обнаруженных несоответствий и их влияния на безопасность полета может быть принято решение о возможности дальнейшей эксплуатации воздушного судна.

3.3. Краткая характеристика Приложений к Чикагской конвенции

Как отмечалось ранее, все процедуры оценки деятельности авиационных компаний базируются на установлении соответствия выполнения полетов, всех видов обеспечения полетов и пр. Приложениям Чикагской конвенции.

Принятые Советом ИКАО Стандарты и Рекомендуемая практика по предмету регулирования сгруппированы в 18 Приложениях к Чикагской конвенции. Приложения содержат принятые и вступившие в силу Стандарты и Рекомендуемую практику, Добавления, которые являются частью изложенных правил, и определения терминов, используемых в приложениях. Эти термины, не имея самостоятельного юридического статуса, позволяют единообразно трактовать материал, изложенный в приложениях.

Приложение 1. **«Требования к личному составу гражданской авиации при выдаче свидетельств»**. Определяются требования к квалификации, необходимые для получения свидетельств членов экипажа воздушного судна и наземного персонала, а также устанавливает

медицинские требования для получения этих свидетельств (командир корабля – до 60 лет, штурман – без ограничений).

Приложение 2. **«Правила полетов»**. Определяет общие правила полетов в целях обеспечения их безопасности, правила визуальных полетов, правила полетов по приборам.

Приложение 3. **«Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации»**. Определяет требования к метеорологическому обслуживанию международной аэронавигации и органам, обеспечивающим это обслуживание.

Приложение 4. **«Аэронавигационные карты»**. Определяет требования к аэронавигационным картам, необходимым для выполнения международных полетов воздушных судов.

Приложение 5. **«Единицы измерения, подлежащие использованию в воздушных и наземных операциях»**. Определяет размерность единиц, используемых в двухсторонней связи воздушных судов с землей. В этом Приложении приводится таблица единиц измерения (3 системы), используемых в ИКАО.

Приложение 6. **«Эксплуатация воздушных судов»**. Определяются минимальные требования к выполнению полетов при регулярном и нерегулярном международном воздушном сообщении, а также по производству любых полетов авиации общего назначения (за исключением выполнения авиационных специальных работ), обязанности командира воздушного судна.

- Часть I. **«Международный коммерческий воздушный транспорт»**
- Часть II. **«Международная авиация общего назначения»**.
- Часть III. **«Международные полеты вертолетов»**.

Приложение 7. **«Государственные и регистрационные знаки воздушных судов»**. Определяются минимальные требования к маркировке для указания принадлежности и регистрационных знаков воздушных судов, а также порядок регистрации и выдачи свидетельств на воздушные суда.

Приложение 8. **«Летная годность воздушных судов»**. Определяет минимальный уровень летной годности воздушных судов, который необходим для признания государствами – членами ИКАО сертификатов летной годности других государств, воздушные суда которых выполняют полеты над территорией этих государств или над их территориальными водами, а также единую форму выдачи сертификатов и проведения инспекций.

Приложение 9. **«Упрощение формальностей при международных воздушных перевозках»**. Определяет требования в отношении паспортно-визового и санитарно-карантинного контроля, таможенных формальностей, формальностей при въезде, выезде и транзите пассажиров, а также оформления порядка прибытия и убытия воздушных судов.

Приложение 10. **«Авиационная электросвязь»**. Определяет требования к посадочным и трассовым радионавигационным средствам, а также рассматривает системы связи и порядок использования радиочастот.

- Том I. **«Средства связи»**.

а) Часть 1. **«Оборудование и системы»**.

б) Часть 2. **«Распределение радиочастот»**

- Том II **«Процедуры связи»**.

Приложение 11. **«Обслуживание воздушного движения»**. Определяет общие требования к обслуживанию воздушного движения, виды обслуживания воздушного движения, требования к диспетчерскому и полетно-информативному обслуживанию воздушного движения, аварийному оповещению, к делению воздушного пространства на верхнее и нижнее, потребность в средствах связи и каналах, объему метеорологической информации, порядку обозначения воздушных трасс, маршрутов входов и выходов.

Приложение 12. **«Поиск и спасание»**. Устанавливает принципы создания и работы служб поиска и спасания Договаривающегося государства, а также организации взаимодействия с аналогичными службами

соседних государств, порядок и сигналы, оформление документов, права и обязанности должностных лиц при проведении поиска.

Приложение 13. **«Расследование летных происшествий»**. Устанавливает общие принципы расследования авиационных происшествий, ответственности и обязанности государств в отношении проведения расследования и предоставления информации об авиационных происшествиях, состав комиссий, их полномочия, порядок составления отчетов о расследовании.

Приложение 14. **«Аэродромы»**. Содержит Стандарты и Рекомендации, определяющие требования к физическим характеристикам аэродромов и оборудованию, которое должно быть обеспечено на аэродромах, используемых для международного воздушного сообщения.

Приложение 15. **«Службы аэронавигационной информации»**. Определяет общие требования к аэронавигационной информации, формам ее представления и функциям органов, обеспечивающих ее.

Приложение 16. **«Охрана окружающей среды»**.

- Том I. **«Авиационный шум»**. Устанавливаются общие требования к максимально допустимому уровню авиационных шумов при сертификации воздушных судов по шуму, условия выдачи сертификатов летной годности, излагаются эксплуатационные методы снижения шума.

- Том II. **«Эмиссия авиационных двигателей»**. Устанавливаются нормы и требования по вопросам авиационного топлива при сертификации авиационных двигателей по эмиссии СО и другие необходимые технические условия.

Приложение 17. **«Защита Международной гражданской авиации от актов незаконного вторжения»**. Устанавливает Стандарты и Рекомендации в отношении административных и организационных мер пресечения актов незаконного вторжения.

Приложение 18. **«Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху»**. Дана классификация опасных грузов. Устанавливаются ограничения по

перевозке опасных грузов по воздуху, требования к их упаковке и маркировке, обязанности грузоотправителя и перевозчика.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Конвенция о Международной Гражданской Aviации (Чикаго, 1944 год)

Подписана в Чикаго 7 декабря 1944 г.

(Документ ИКАО 7300/3, 1963 г.)

ЧАСТЬ I. ВОЗДУШНАЯ НАВИГАЦИЯ

Глава I. Общие принципы и применение Конвенции

Глава II. Полет над территорией Договаривающихся Государств

Глава III. Национальность воздушных судов

Глава IV. Мероприятия по содействию международной навигации

Глава V. Условия, подлежащие соблюдению в отношении воздушных судов

Глава VI. Международные стандарты и рекомендованная практика

ЧАСТЬ II. ОРГАНИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Глава VII. Организация

Глава VIII. Ассамблея

Глава IX. Совет

Глава X. Комиссия по воздушной навигации

Глава XI. Сотрудники

Глава XII. Финансы

Глава XIII. Другие международные соглашения

ЧАСТЬ III. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Глава XIV. Информация и отчетность

Глава XV. Аэропорты и другие аэронавигационные сооружения

Глава XVI. Организация совместной эксплуатации и пульные линии

ЧАСТЬ IV. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Глава XVII. Другие соглашения и договоры по вопросам аэронавтики

Глава XVIII. Споры и невыполнение обязательств

Глава XIX. Война

Глава XX. Приложения

Глава XXI. Ратификация, присоединение, поправки и денонсация

Глава XXII. Определения

Подписание Конвенции

Преамбула

Принимая во внимание, что будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать созданию и сохранению дружбы и взаимопонимания между государствами и народами мира, а злоупотребление ею может превратиться в угрозу всеобщей безопасности; и принимая во внимание, что желательно избегать трений и развивать такое сотрудничество между государствами и народами, от которого зависит мир на земле.

Нижеподписавшиеся правительства, достигнув согласия по принятию некоторых принципов и мер с тем, чтобы можно было развивать международную гражданскую авиацию безопасным и упорядоченным образом и чтобы международные линии воздушного транспорта можно было организовать на основе равенства возможностей и эксплуатировать обоснованно и экономично.

Заклучили в соответствии с этим настоящую Конвенцию.

ЧАСТЬ I. ВОЗДУШНАЯ НАВИГАЦИЯ

Глава I. Общие принципы и применение Конвенции

Статья 1. Суверенитет

Договаривающиеся Государства признают, что каждое государство имеет полный и исключительный суверенитет на воздушное пространство над своей территорией.

Статья 2. Территория

В целях настоящей Конвенции территорией Государства признаются сухопутные территории и прилегающие к ним территориальные воды, находящиеся над суверенитетом, сюзеренитетом, протекторатом или мандатом данного Государства.

Статья 3. Гражданские и государственные воздушные суда

а) Настоящая Конвенция будет применяться только в отношении гражданских воздушных судов и не будет применяться в отношении государственных воздушных судов;

b) Воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах, рассматриваются как государственные воздушные суда;

c) Никакое государственное воздушное судно Договаривающегося Государства не будет совершать полеты над территорией другого Государства или совершать посадку на ней без разрешения, полученного на основе специального соглашения или иным образом и в соответствии с изложенными в нем условиями;

d) Договаривающиеся Государства предусматривают при издании регламентов для своих государственных воздушных судов, что они должны обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов.

Статья 4. Злоупотребление гражданской авиацией

Каждое Договаривающееся Государство соглашается не использовать гражданскую авиацию для каких-либо целей, несовместимых с целями настоящей Конвенции.

Глава II. Полет над территорией Договаривающихся Государств

Статья 5. Право нерегулярного полета

Каждое Договаривающееся Государство соглашается, что все воздушные суда других Договаривающихся Государств, являющиеся воздушными судами, не занятыми регулярным обслуживанием международных воздушных линий, будут иметь право при условии соблюдения положений настоящей Конвенции, осуществлять полеты или транзитные беспосадочные перелеты через его территорию и совершать остановки с некоммерческими целями, без обязательного получения предварительного разрешения и при условии, что Государство, через которое осуществляется полет, имеет право потребовать совершения посадки. Вместе с тем, каждое Договаривающееся Государство в целях безопасности полета сохраняет за собой право требовать от воздушных судов, которые намереваются следовать над районами, являющимися недоступными или не имеющими надлежащих средств обеспечения полетов, придерживаться предписанных маршрутов или получать специальное разрешение на такие полеты.

Такие воздушные суда, если они заняты перевозкой пассажиров, груза или почты за вознаграждение или по найму за пределами регулярных международных воздушных линий, должны также, при условии соблюдения положений статьи 7, пользоваться привилегией принимать на борт и выгружать пассажиров, груз или почту, при условии, что любое Государство, где такая погрузка или выгрузка имеет место, имеет право

устанавливать такие правила, условия или ограничения, какие оно может счесть желательными.

Статья 6. Регулярные воздушные линии

Никакая регулярная международная воздушная линия, проходящая через или внутри территории Договаривающегося Государства, не может эксплуатироваться иначе как по специальному разрешению или с иной санкции этого Государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции.

Статья 7. Каботаж

Каждое Договаривающееся Государство имеет право отказывать в разрешении воздушным судам других Договаривающихся Государств принимать на борт на своей территории пассажиров, почту и груз, перевозимые за вознаграждение или по найму и имеющие назначением другой пункт в пределах своей территории. Каждое Договаривающееся Государство обязуется не вступать в какие-либо соглашения, которые специально предоставляют любую такую привилегию на исключительной основе любому другому Государству или авиакомпании любого другого Государства и не получать любой из этих привилегий на исключительной основе от какого-либо другого Государства.

Статья 8. Беспилотные воздушные суда

Никакое воздушное судно, способное совершать полеты без пилота, не должно совершать полетов без пилота над территорией Договаривающегося Государства без специального разрешения этого Государства или не в соответствии с условиями такого разрешения. Каждое Договаривающееся Государство обязуется при полете такого воздушного судна без пилота в районах, открытых для гражданских воздушных судов, обеспечивать такое управление полетом, чтобы избежать опасности для гражданских воздушных судов.

Статья 9. Запретные зоны

а) Каждое Договаривающееся Государство может по соображениям военной необходимости или общественной безопасности ограничить или полностью запретить воздушным судам других Государств совершать полеты над определенными зонами своей территории, при условии, что в этом отношении не будет проводиться никакого различия между воздушными судами, осуществляющими регулярные полеты по международным

воздушным линиям данного Государства, и воздушными судами других Договаривающихся Государств, осуществляющих подобные полеты. Размеры и расположение таких запретных зон должны быть разумными настолько, чтобы не препятствовать без необходимости воздушной навигации. Описания таких запретных зон на территории Договаривающегося Государства, равно как и любые последующие изменения в них, должны сообщаться, по возможности быстрее другим Договаривающимся Государствам и Организации международной гражданской авиации;

б) Каждое Договаривающееся Государство сохраняет за собой также право, при исключительных обстоятельствах, или в период чрезвычайного положения, или в интересах общественной безопасности немедленно вводить временное ограничение или запрещение полетов над всей или любой частью своей территории, при условии, что такое ограничение или запрещение будет применяться без различия национальности к воздушным судам всех других Государств;

с) Каждое Договаривающееся Государство в соответствии с такими правилами, какие оно может предписать, может потребовать от любого воздушного судна, вошедшего в зону, предусмотренную в параграфах а) и б) данной статьи, произвести посадку в одном из указанных аэропортов в пределах своей территории по возможности немедленно по выходе из такой зоны.

Статья 10. Посадка в таможенном аэропорту

За исключением того, когда, согласно условиям данной Конвенции или специального разрешения воздушным судам разрешается пересекать территорию Договаривающегося Государства без посадки, каждое воздушное судно, входящее на территорию Договаривающегося Государства, должно, если правила такого Государства этого требуют, совершить посадку в аэропорту, указанном данным Государством, с целью прохождения таможенного и иного досмотра. Выход с территории Договаривающегося Государства такие воздушные суда должны производить с таким же образом указанного таможенного аэропорта. Данные о всех выделяемых таможенных аэропортах должны Государством опубликовываться и сообщаться Организации международной гражданской авиации, учрежденной в соответствии с частью II настоящей Конвенции для передачи всем другим Договаривающимся Государствам.

Статья 11. Применимость правил о воздушном передвижении

При условии выполнения положений настоящей Конвенции законы и правила Договаривающегося Государства относительно допуска на свою территорию и выпуска

воздушных судов, занятых в международной воздушной навигации, или относительно эксплуатации и навигации таких воздушных судов при нахождении в пределах своей территории, будут применяться к воздушным судам всех Договаривающихся Государств без различия национальности и должны выполняться такими воздушными судами при вхождении или выходе с территории этого Государства или во время пребывания в ее пределах.

Статья 12. Законы о воздушных передвижениях

Каждое Договаривающееся Государство предусматривает принятие мер, обеспечивающих выполнение любым воздушным судном, осуществляющим полет или воздушный маневр в пределах его территории, и любым воздушным судном, несущим его национальный опознавательный знак, где бы такое воздушное судно не находилось, действующих в нем законов и правил в отношении полета и маневра воздушных судов. Каждое Договаривающееся Государство предусматривает обеспечение наиболее возможного соответствия своих собственных правил такого рода с правилами, устанавливаемыми время от времени согласно настоящей Конвенции. Правилами, действующими над открытым морем, будут правила, устанавливаемые согласно настоящей Конвенции. Каждое Договаривающееся Государство предусматривает обеспечение наказания всех лиц, нарушающих действующие правила.

Статья 13. Правила впуска и выпуска

Законы и правила Договаривающегося Государства, относящиеся к пропуску на его территорию или выпуску с нее пассажиров, экипажей или грузов воздушного судна, такие как впускные, выпускные, иммиграционные, паспортные, таможенные и карантинные, должны соблюдаться такими пассажирами, экипажами или владельцами груза при прибытии или убытии с территории такого Государства или во время нахождения в пределах его территории.

Статья 14. Предотвращение распространения болезней

Каждое Договаривающееся Государство соглашается принимать эффективные меры по предотвращению распространения через средства воздушной навигации холеры, тифа (эпидемического), оспы, желтой лихорадки, чумы и других таких заразных болезней, которые будут время от времени определяться Договаривающимися Государствами, и с этой целью Договаривающиеся Государства будут постоянно консультироваться непосредственно с учреждениями, занимающимися международным регулированием,

относящимся к санитарным мерам, применимым к воздушным судам. Такие консультации не должны оказывать влияния на применение какой-либо существующей международной конвенции по этому вопросу, членами которой могут являться Договаривающиеся Государства.

Статья 15. Аэропортовые и подобные сборы

Каждый аэропорт Договаривающегося Государства, открытый для общественного пользования своих национальных воздушных судов, будет равным образом, при условии соблюдения положений статьи 68, открыт на одинаковых условиях для воздушных судов всех других Договаривающихся Государств. Подобные одинаковые условия должны применяться к использованию воздушными судами каждого Договаривающегося Государства всех аэронавигационных средств, включая радио и метеорологическую службы, которые могут быть предоставлены для общественного пользования в интересах безопасности и удобства воздушной навигации.

Любые сборы, какие могут взиматься или быть допущены к взиманию Договаривающимся Государством за пользование такими аэропортами и аэронавигационными средствами воздушными судами любого другого Договаривающегося Государства не будут превышать: а) в отношении воздушных судов, не занятых регулярным обслуживанием международных воздушных линий, тех сборов, которые были бы уплачены своими национальными воздушными судами того же класса при осуществлении аналогичных операций, и б) в отношении воздушных судов, занятых обслуживанием регулярных воздушных линий, тех сборов, которые были бы уплачены своими национальными воздушными судами, занятыми обслуживанием аналогичных международных воздушных линий.

Данные о всех таких сборах будут опубликовываться и направляться Организации международной гражданской авиации; при этом по представлению соответствующим Договаривающимся Государством данных о сборах, взимаемых за пользование аэропортами и другими средствами, они будут подлежать рассмотрению Советом, который будет составлять по ним доклады и делать рекомендации для учета заинтересованным Государством или Государствами.

Договаривающимся Государством не будет взиматься никаких уплат, пошлин или иных сборов за право транзита через его территорию, как таковое, либо право входа или выхода с его территории какого-либо воздушного судна Договаривающегося Государства или находящихся на нем лиц или имущества.

Статья 16. Досмотр воздушных судов

Надлежащие власти каждого из Договаривающихся Государств будут иметь право без необоснованной задержки производить досмотр воздушных судов других Договаривающихся Государств при их прибытии или отбытии и проверять удостоверения и другие документы, предписываемые настоящей Конвенцией.

Глава III. Национальность воздушных судов

Статья 17. Национальность воздушных судов

Воздушные суда имеют национальность того Государства, в регистр которых они занесены.

Статья 18. Двойное занесение в регистр

Не может считаться действительным занесение воздушного судна в регистр более чем одного Государства, но Государство регистрации может меняться.

Статья 19. Национальные законы, регулирующие занесение в регистр

Занесение в регистр или смена Государства регистрации воздушных судов в любом Договаривающемся Государстве будут производиться в соответствии с его законами и правилами.

Статья 20. Нанесение знаков

Каждое воздушное судно, занятое в международной воздушной навигации, должно нести на себе свои соответствующие национальный и регистрационный знаки.

Статья 21. Сообщения о занесении в регистр

Каждое Договаривающееся Государство предусматривает предоставление другому Договаривающемся Государству или Организации международной гражданской авиации, по их требованию, информации относительно занесения в регистр и принадлежности любого отдельного воздушного судна, занесенного в регистр в данном Государстве.

Кроме того каждое Договаривающееся Государство будет представлять Организации международной гражданской авиации отчеты в соответствии с таким порядком, какой последняя может установить, включая в них такие соответствующие

данные, какие могут быть представлены относительно принадлежности и эксплуатации воздушного судна, занесенного в регистр в данном государстве и обычно занятого в международной воздушной навигации.

Данные, получаемые таким образом Организацией международной гражданской авиации, будут представляться ею другим Договаривающимся Государствам по их просьбе.

Глава IV. Мероприятия по содействию международной навигации

Статья 22. Упрощение формальностей

Каждое Договаривающееся Государство соглашается принять путем издания специальных правил или иным образом все осуществимые меры по содействию и облегчению навигации воздушных судов между территориями Договаривающихся Государств и без необходимости не допускать задержек воздушных судов, экипажей, пассажиров и груза, в особенности при применении иммиграционных, карантинных, таможенных и выпускных законов.

Статья 23. Таможенные и иммиграционные процедуры

Каждое Договаривающееся Государство предусматривает постольку, поскольку оно может счесть это осуществимым, приведение таможенных и иммиграционных процедур, связанных с международной воздушной навигацией, в соответствии с практикой, которая может время от времени устанавливаться или быть рекомендована в соответствии с настоящей Конвенцией. Ничто в настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее учреждению аэропортов, свободных от таможенного досмотра.

Статья 24. Таможенные пошлины

а) Воздушное судно, совершающее полет на территорию, с территории или через территорию другого Договаривающегося Государства, будет на это время пользоваться правом освобождения от таможенных пошлин, при условии соблюдения таможенных правил этого Государства. Горючее, смазочные материалы, запасные части, табельное оборудование и самолетное имущество, находящиеся на борту воздушного судна Договаривающегося Государства, по прибытии на территорию другого Договаривающегося Государства и остающиеся на борту при отбытии с территории этого Государства, будут освобождаться от таможенных пошлин, досмотровой платы или

подобных государственных или местных пошлин и сборов. Это освобождение не будет применяться в отношении каких-либо выгружаемых запасов или предметов, если только это не предусматривается таможенными правилами Государства, которое может потребовать, чтобы они хранились под наблюдением таможи;

б) Запасные части и оборудование, ввозимые на территорию Договаривающегося Государства для установки или использования на воздушном судне другого Договаривающегося Государства занятого в Международной воздушной навигации, должны пропускаться без уплаты таможенных пошлин, при условии соблюдения правил данного Государства, которые могут предусматривать хранение предметов под наблюдением и контролем таможи.

Статья 25. Воздушные суда, терпящие бедствие

Каждое Договаривающееся Государство предусматривает обеспечение таких мер помощи воздушным судам, терпящим бедствие на его территории, какие оно может счесть осуществимыми, и предусматривает разрешение под контролем своих собственных властей владельцам воздушного судна или властям Государства, в котором воздушное судно занесено в регистр, предпринимать такие меры помощи, какие могут вынуждаться обстоятельствами. Каждое Договаривающееся Государство при осуществлении поисков пропавшего воздушного судна будет сотрудничать в осуществлении координированных действий, какие могут быть рекомендованы время от времени в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья 26. Расследование аварий

В случае аварии, происшедшей с воздушным судном Договаривающегося Государства на территории другого Договаривающегося Государства и повлекшей смерть или серьезное ранение или указывающей на серьезный технический дефект воздушного судна или аэронавигационных средств, Государство, на территории которого произошла авария, произведет расследование обстоятельств аварии в соответствии, насколько допускает его законодательство, с процедурой, которая может быть рекомендована Организацией международной гражданской авиации. Государству, в регистр которого занесено воздушное судно, будет предоставлена возможность назначить наблюдателей для присутствия при расследовании, а Государство, производящее расследование, должно направить этому Государству отчет и заключение.

Статья 27. Освобождение от ареста на основании патентных претензий

а) При осуществлении международной воздушной навигации любой разрешенный вход воздушного судна Договаривающегося Государства в пределы территории другого Договаривающегося Государства или разрешенный транзитный перелет территории такого Государства с посадками или без посадок не повлечет какого-либо ареста или задержания воздушного судна или предъявления какого-либо иска к владельцу или оператору последнего или какое-либо другое вмешательство со стороны или какое-либо другое вмешательство со стороны или от имени этого Государства или любого лица в нем на том основании, что конструкция, механизмы, детали, агрегаты или эксплуатация воздушного судна являются нарушением какого-либо патента, конструкции или модели, должным образом заявленных или зарегистрированных в Государстве, на территорию которого пребывает воздушное судно; при этом установлено, что ни в коем случае не будет требоваться никакого залога в связи с вышеуказанным освобождением от ареста или задержания воздушного судна в Государстве, в которое такое воздушное судно прибывает;

б) Положения параграфа а) настоящей статьи будут также применяться к случаям хранения запасных частей и запасного оборудования для воздушных судов и к праву использования и установки последних при ремонте воздушного судна Договаривающегося Государства, и при условии, что любая запатентованная деталь или оборудование, хранящиеся таким образом, не будут продаваться или отчуждаться внутри страны или продаваться на экспорт из Договаривающегося Государства, в которое воздушное судно прибыло;

с) Преимущества, предоставляемые настоящей статьей, будут распространяться только на такие Государства - стороны настоящей Конвенции, которые:

1) либо являются сторонами Международной Конвенции по охране промышленной собственности и всех дополнений к ней;

2) либо ввели патентное законодательство, которое признает и обеспечивает одинаковую защиту изобретений, сделанных гражданами других Государств - участников настоящей Конвенции.

Статья 28. Аэронавигационные средства и системы стандартов

Каждое Договаривающееся Государство предусматривает постольку, поскольку оно может счесть это осуществимым:

а) Наличие на своей территории аэропортов, радиослужб, метеослужб и других аэронавигационных средств, способствующих международной воздушной навигации,

соответствующих стандартам и практике, рекомендованным или время от времени устанавливаемым в соответствии с настоящей Конвенцией;

b) Принятие и введение в действие соответствующих систем стандартов по процедуре связи, кодам, знакам, сигналам, освещению и другой эксплуатационной практики и правил, которые могут быть время от времени рекомендованы или установлены в соответствии с настоящей Конвенцией;

c) Сотрудничество при проведении международных мероприятий по обеспечению издания аэронавигационных карт и таблиц, соответствующих стандартам, время от времени рекомендуемым или устанавливаемым в соответствии с настоящей Конвенцией.

Глава V. Условия, подлежащие соблюдению в отношении воздушных судов

Статья 29. Бортовые документы воздушных судов

Каждое воздушное судно Договаривающегося Государства, занятое в международной навигации, будет иметь следующие документы, в соответствии с условиями, устанавливаемыми настоящей Конвенцией:

- a) Удостоверение о занесении в регистр;
- b) Удостоверение о его годности к полетам;
- c) Надлежащие свидетельства на каждого члена экипажа;
- d) Его бортовой журнал;
- e) Если оно оборудовано радиоаппаратурой, - разрешение на бортовую радиостанцию;
- f) Если на нем находятся пассажиры, - список их фамилий с указанием пунктов отправления и назначения;
- g) Если на нем находится груз, - манифест и подробные декларации о грузе.

Статья 30. Радиооборудование воздушных судов

a) Воздушные суда каждого Договаривающегося Государства при нахождении на или над территорией других Договаривающихся Государств могут иметь радиопередающую аппаратуру только при условии выдачи надлежащими властями Государства, в регистр которого занесено воздушное судно, разрешения на право установки и эксплуатации такой аппаратуры. Использование радиопередающей аппаратуры на территории Договаривающегося Государства, над территорией которого производится полет, будет соответствовать правилам, предписываемым этим Государством;

б) Радиопередающая аппаратура может использоваться только членами экипажа воздушного судна, имеющими на то специальное разрешение, выдаваемое надлежащими властями Государства, в регистр которого занесено воздушное судно.

Статья 31. Удостоверения о годности к полетам

Каждое воздушное судно, занятое в международной навигации, будет снабжено удостоверением о годности к полетам, выдаваемым или признаваемым действительным Государством, в регистр которого занесено воздушное судно. v

Статья 32. Свидетельства летного состава

а) Командир экипажа каждого воздушного судна и другие члены летного состава экипажа каждого воздушного судна, занятого в международной навигации, будут снабжены удостоверениями о квалификации и свидетельствами, выдаваемыми или признаваемыми действительными Государством, в регистр которого занесено воздушное судно;

б) Каждое Договаривающееся Государство сохраняет за собой право отказаться признать на предмет совершения полета над его собственной территорией удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные любому из его граждан другим Договаривающимся Государством;

Статья 33. Признание удостоверений и свидетельств

Удостоверения о годности к полетам и удостоверения о квалификации, выдаваемые или признаваемые действительными Договаривающимся Государством, в регистр которого занесено воздушное судно, будут признаваться в качестве действительных другими Договаривающимися Государствами, при условии, что требования, предъявляемые к таким удостоверениям или свидетельствам при их выдаче или признании действительными, соответствуют или превышают минимальные стандарты, которые могут время от времени устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья 34. Бортовые журналы

На каждом воздушном судне, занятом в международной навигации, будет вестись бортовой журнал, в который будут заноситься характеристики воздушного судна, данные о его экипаже и сведения о каждом полете в такой форме, которая время от времени может предписываться в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья 35. Ограничения в отношении грузов

а) Никакие военные запасы или военное снаряжение не могут ввозиться или перевозиться через территорию Государства на воздушных судах, занятых в международной навигации, иначе, как с разрешения данного Государства. Каждое Государство примет правила, определяющие понятие военных запасов и военного снаряжения в смысле настоящей статьи, обращая должное внимание, в целях единообразия, на те рекомендации, которые время от времени может делать Организация международной гражданской авиации;

б) Каждое Договаривающееся Государство сохраняет за собой право, в целях охраны общественного порядка и безопасности, регулировать или запрещать ввоз или перевозку через свою территорию других предметов, помимо перечисленных в параграфе а), при условии, что в этом отношении не будет проводиться различия между его национальными воздушными судами, занятыми в международной навигации и занятыми в ней воздушными судами других Государств, а также при условии, что не будет налагаться никаких ограничений, которые могут препятствовать перевозке и использованию на борту воздушных судов аппаратуры, необходимой для эксплуатации или навигации воздушных судов или безопасности летного состава или пассажиров.

Статья 36. Фотоаппаратура

Каждое Договаривающееся Государство может запрещать или регламентировать использование над его территорией фотоаппаратуры на борту воздушных судов.

Глава VI. Международные стандарты и рекомендованная практика

Статья 37. Принятие международных стандартов и процедур

Каждое Договаривающееся Государство предусматривает сотрудничество в деле достижения в максимально возможной степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации в отношении воздушных судов, летного состава, воздушных линий и вспомогательных служб по всем вопросам, в области которых такое единообразие будет способствовать воздушной навигации и совершенствовать ее.

С этой целью Организация международной гражданской авиации примет и будет время от времени изменять по мере необходимости международные стандарты и рекомендованную практику и процедуры, касающиеся: а) систем связи и вспомогательных аэронавигационных средств, включая наземные знаки;

- b) характеристик аэропортов и посадочных площадок;
- c) законов о воздушных движениях и практики управления воздушным движением;
- d) выдачи свидетельств летному составу и техническому персоналу;
- e) годности воздушных судов к полетам;
- f) регистрации и опознавания воздушных судов;
- g) сбора и обмена метеорологической информацией;
- h) бортовых журналов;
- i) аэронавигационных карт и таблиц;
- j) таможенных и иммиграционных правил;
- k) воздушных судов, терпящих бедствие, и расследования аварий;

и таких других вопросов, касающихся безопасности, регулярности и надежности воздушной навигации, необходимость в которых может время от времени возникать.

Статья 38. Отклонения от международных стандартов и процедур

Любое Государство, которое найдет практически неосуществимым принятие полностью любого такого международного стандарта или процедуры или приведение своих собственных правил или практики в полное соответствие с любым международным стандартом или практикой после изменения последних, или которое сочтет необходимым принятие правил или практики, отличающихся в какой-либо части от правил или практики, установленных международным стандартом, будет немедленно уведомлять Организацию международной гражданской авиации о различиях между его собственной практикой и практикой, установленной международным стандартом. В случае внесения изменений в международные стандарты любое Государство, которое не внесет соответствующих изменений в свои собственные правила или практику, будет уведомлять об этом Совет в течение 60 дней после принятия изменения международного стандарта или указывать меры, которые оно предлагает предпринять. В любом таком случае Совет будет немедленно оповещать все другие Государства о различии, которое существует между одним или несколькими положениями международного стандарта и соответствующей национальной практикой этого Государства.

Статья 39. Дополнительные записи в удостоверениях и свидетельствах

a) В удостоверение о годности к полетам любого воздушного судна или его части, в отношении которых существует международный стандарт годности к полетам или стандарт летных качеств и которые в каком-либо отношении не удовлетворяют этому

стандарту в момент выдачи на него удостоверения, будет внесен или приложен к нему полный перечень несоответствий стандарту;

б) В свидетельство любого лица, которое не удовлетворяет полностью условиям, изложенным в международном стандарте для того класса свидетельства или удостоверения, владельцем которого он является, будет внесен или приложен к нему полный перечень всех данных о несоответствии этим условиям.

Статья 40. Действительность удостоверений и свидетельств с дополнительными записями

Ни одно воздушное судно или член экипажа, имеющие удостоверения или свидетельства с дополнительными записями, не будут участвовать в международной воздушной навигации иначе, как с разрешения Государства или Государств, на территорию которых они пребывают. Регистрация или использование любого такого воздушного судна или любой части воздушного судна, имеющей удостоверение, в любом ином Государстве, чем Государство первоначальной выдачи удостоверения, будут производиться по усмотрению Государства, в которое воздушное судно или его часть импортируются.

Статья 41. Признание существующих стандартов годности к полетам

Положения настоящей главы не будут применимы в отношении воздушных судов и оборудования воздушных судов таких типов, прототипы которых были представлены соответствующим национальным властям на предмет выдачи удостоверения до истечения трех лет со дня принятия международного стандарта годности к полетам для такого оборудования.

Статья 42. Признание существующих стандартов квалификации летного состава

Положения настоящей главы не будут применимы в отношении летного состава, свидетельства которому были первоначально выданы до истечения одного года после первоначального принятия международного стандарта квалификации для такого летного состава, но они будут в любом случае применяться в отношении всего летного состава, свидетельства которого остаются действительными в течение пяти лет со дня принятия такого стандарта.

ЧАСТЬ II. ОРГАНИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Глава VII. Организация

Статья 43. Название и структура

Конвенцией учреждается организация под названием Организация международной гражданской авиации. Она состоит из Ассамблеи, Совета и таких других органов, какие могут быть необходимы.

Статья 44. Назначение. Целями и назначением

Организации являются развитие принципов и технологии международной воздушной навигации и поощрение планирования и развития международного воздушного транспорта с тем, чтобы:

- a) обеспечить безопасный и упорядоченный рост международной гражданской авиации во всем мире;
- b) поощрять искусство конструирования и эксплуатации воздушных судов в мирных целях;
- c) поощрять развитие воздушных линий, аэропортов и аэронавигационных средств для международной гражданской авиации;
- d) удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте;
- e) предотвратить экономические убытки от неразумной конкуренции;
- f) обеспечить полное уважение прав Договаривающихся Государств и справедливые возможности для каждого Договаривающегося Государства по использованию международных авиакомпаний;
- g) избегать дискриминации в отношениях между Договаривающимися Государствами;
- h) повышать безопасность полетов в международной воздушной навигации;
- f) в целом всесторонне развивать международную гражданскую авиацию.

Статья 45. Постоянное местонахождение

Постоянное местонахождение Организации будет определено на заключительном заседании Временной Ассамблеи Временной Организации международной гражданской авиации, образованной на основании Временного Соглашения о международной

гражданской авиации, подписанного в Чикаго 7 декабря 1944 года. Местонахождение может быть на время переведено по решению Совета в любое другое место, а на постоянное пребывание - по решению Ассамблеи, при условии, что такое решение должно быть принято установленным Ассамблеей числом голосов. Определенное таким образом число голосов не будет менее трех пятых от общего количества Государств-участников.

Статья 46. Первая сессия Ассамблеи

Первая сессия Ассамблеи будет созвана Временным Советом вышеупомянутой Временной Организации немедленно по вступлении Конвенции в силу в такое время и в таком месте, как должно быть определено Временным Советом.

Статья 47. Юридические права

Организация будет пользоваться на территории каждого Договаривающегося Государства такими юридическими правами, какие могут быть необходимы для выполнения ее функций. Государства, с конституцией и законами которого это совместимо, будут ей предоставлять полную правосубъектность.

Глава VIII. Ассамблея

Статья 48. Сессии Ассамблеи и голосование

а) Ассамблея будет проводить сессии не реже одного раза в три года и будет созываться Советом в удобное время и в подходящем месте. Чрезвычайные сессии Ассамблеи могут проводиться в любое время по созыву Совета или по просьбе любых десяти Договаривающихся Государств, направленной Генеральному секретарю;

б) Все Договаривающиеся Государства будут иметь равное право быть представленными на сессиях Ассамблеи, и каждое Договаривающееся Государство будет иметь один голос. Делегатов, представляющих Договаривающиеся Государства, могут сопровождать специальные советники, которые могут участвовать в сессиях, но не будут иметь права голоса;

в) Кворум для проведения сессий Ассамблеи образуется большинством Договаривающихся Государств. Если иное не предусмотрено настоящей Конвенцией, решения Ассамблеи будут приниматься большинством поданных голосов.

Статья 49. Права и обязанности

Ассамблеи. Правами и обязанностями Ассамблеи будут являться:

- а) выборы на каждой сессии своего Председателя и других должностных лиц;
- б) выборы Договаривающихся Государств для представительства в Совете, в соответствии с положениями главы IX;
- с) рассмотрение докладов Совета и принятие по ним соответствующих мер и вынесение решений по любому вопросу, переданному ей Советом;
- д) принятие своих собственных правил процедуры и учреждение таких вспомогательных комиссий, какие она сможет счесть необходимыми или желательными;
- е) принятие путем голосования годовых бюджетов и определение финансовых смет Организации в соответствии с положениями главы XII;
- ф) рассмотрение расходов и утверждение отчетов Организации;
- г) передача по своему усмотрению в Совет, вспомогательные комиссии или в любой другой орган любого вопроса, входящего в ее компетенцию;
- h) наделение Совета правами и полномочиями, необходимыми или желательными для выполнения обязанностей Организации и их отмена или изменение в любое время;
- і) исполнение соответствующих положений главы XIII;
- ј) рассмотрение предложений по изменению или дополнению положений настоящей Конвенции и, в случае одобрения этих предложений, их рекомендация Договаривающимся Государствам в соответствии с положениями главы XXI;
- к) рассмотрение в рамках компетенции Организации любого вопроса, не входящего по своему характеру в компетенцию Совета.

Глава IX. Совет

Статья 50. Состав и выборы Совета

- а) Совет будет постоянным органом, ответственным перед Ассамблеей. Он будет состоять из двадцати семи Договаривающихся Государств, избираемых Ассамблеей. Выборы будут проведены на первой сессии Ассамблеи и впоследствии - каждые три года, а полномочия членов Совета, избираемых таким образом, будут действительны до следующих выборов;
- б) при выборах членов Совета Ассамблея будет обеспечивать соответствующее представительство (1) Государствам с ведущей ролью в воздушном транспорте; (2) Государствам, не относящимся к их числу, но которые вносят наибольший вклад в обеспечение средств для международной гражданской воздушной навигации; и (3) Государствам, не относящимся к их числу, но избрание которых будет обеспечивать представительство в Совете всех основных географических районов мира. Любое

вакантное место в Совете будет заполнено Ассамблеей, по возможности, быстро; полномочия любого Договаривающегося Государства, выбранного таким образом в Совет, будут действительны в течение оставшейся части срока полномочий его предшественника;

с) никакой представитель Договаривающегося Государства в Совете не будет принимать активного участия в эксплуатации международной воздушной линии или иметь в такой линии финансовых интересов.

Статья 51. Председатель Совета

Совет будет избирать своего Председателя на срок в три года. Он может быть переизбран. Он не будет иметь права голоса. Совет будет избирать из числа своих членов одного или нескольких заместителей Председателя, которые при исполнении обязанностей Председателя сохраняют право голоса. Председатель избирается не обязательно из числа представителей членов Совета, но если представитель избран, его место в Совете будет считаться вакантным и будет замещено Государством, которое он представлял.

Обязанностями Председателя будут являться: а) созыв сессий Совета, Комитета по воздушному транспорту и Комиссии по воздушной навигации;

б) деятельность в качестве представителя Совета;

с) выполнение от имени Совета функций, которые Совет на него возложит.

Статья 52. Голосование в Совете

Решения Совета будут требовать одобрения большинством его членов. Совет может передать полномочия в отношении любого конкретного вопроса комитету, состоящему из его членов. Решения любого комитета Совета могут быть обжалованы в Совет любым заинтересованным Договаривающимся Государством.

Статья 53. Участие без права голоса

Любое Договаривающееся Государство может участвовать без права голоса в рассмотрении Советом и его комитетами и комиссиями любого вопроса, особо затрагивающего его интересы. Никакой член Совета не будет принимать участия в голосовании при рассмотрении Советом спора, стороной которого он является.

Статья 54. Обязательные функции Совета

Совет будет:

- a) представлять Ассамблее ежегодные отчеты;
- b) проводить в жизнь указания Ассамблеи и исполнять обязанности и обязательства, возложенные на него настоящей Конвенцией;
- c) определять свою структуру и правила процедуры;
- d) устанавливать и определять обязанности Комитета по воздушному транспорту, который будет избираться из числа представителей членов Совета и будет перед ним ответственен;
- e) учреждать Комиссию по воздушной навигации в соответствии с положениями главы X;
- f) распоряжаться финансами Организации в соответствии с положениями глав XII и XV;
- g) определять жалование Председателя Совета;
- h) назначать главного исполнительного чиновника, который будет называться Генеральным секретарем, и принимать меры для назначения таких других сотрудников, которые могут быть необходимы в соответствии с положениями главы XI;
- i) запрашивать, собирать, изучать и публиковать информацию, относящуюся к развитию воздушной навигации и эксплуатации международных воздушных линий, включая информацию о расходах по эксплуатации и данные о субсидиях, выплачиваемых авиакомпаниям из государственных фондов;
- j) доводить до сведения Договаривающихся Государств о любом нарушении настоящей Конвенции, а также о любом невыполнении рекомендаций или постановлений Совета;
- k) доводить до сведения Ассамблеи о любом нарушении настоящей Конвенции, когда Договаривающееся Государство не приняло надлежащих мер в течение разумного срока после предупреждения о нарушении;
- l) принимать в соответствии с положениями главы VI настоящей Конвенции международные стандарты и рекомендованную практику; указывать их для удобства в Приложениях к настоящей Конвенции и извещать все Договаривающиеся Государства о принятых мерах;
- m) рассматривать рекомендации Комиссии по воздушной навигации по изменению Приложений и принимать меры в соответствии с положениями главы XX;
- n) рассматривать любой вопрос, касающийся Конвенции, который любое Договаривающееся Государство передает ему на рассмотрение.

Статья 55. Факультативные функции Совета

Совет может:

а) при необходимости и когда, как может показать опыт, желательно создавать вспомогательные комиссии по воздушному транспорту на региональной или иной основе и определить группы государств или авиакомпаний, с которыми или через посредство которых он может сотрудничать по вопросу облегчения достижения целей настоящей Конвенции;

б) возлагать на Конвенцию по воздушной навигации обязанности в дополнение к тем, которые предусмотрены в Конвенции, и в любое время отменять или изменять такую передачу полномочий;

с) проводить исследования по всем вопросам воздушного транспорта и воздушной навигации, имеющим международное значение, сообщать результаты своих исследований Договаривающимся Государствам и способствовать обмену информацией между Договаривающимися Государствами по вопросам воздушного транспорта и воздушной навигации;

д) изучать любые вопросы, влияющие на организацию и эксплуатацию международного воздушного транспорта, включая международное владение и эксплуатацию международных воздушных линий на основных маршрутах, и представлять Ассамблее планы относительно этих вопросов;

е) расследовать по просьбе любого Договаривающегося Государства любую ситуацию, при которой могут возникать устранимые препятствия для развития международной воздушной навигации, и после такого расследования выпускать такие доклады, какие могут, по его мнению, быть желательными.

Глава X. Комиссия по воздушной навигации

Статья 56. Выдвижение представителей и назначение членов комиссии

Комиссия по воздушной навигации будет состоять из двенадцати членов, назначаемых Советом из числа лиц, выдвинутых Договаривающимися Государствами. Эти лица будут обладать достаточной квалификацией и опытом в науке и практике авиации. Совет будет обращаться с просьбой ко всем Договаривающимся Государствам выдвинуть кандидатуры. Председатель Комиссии по воздушной навигации будет назначаться Советом.

Статья 57. Обязанности Комиссии

Комиссия по воздушной навигации будет:

а) рассматривать и рекомендовать для принятия Советом изменения Приложений к настоящей Конвенции;

б) учреждать технические подкомиссии, в которых может быть представлено Договаривающееся Государство, если оно того пожелает;

с) давать Совету консультации в отношении сбора и передачи Договаривающимся Государствам всей информации, которую она сочтет необходимой и полезной для развития воздушной навигации.

Глава XI. Сотрудники

Статья 58. Назначение сотрудников

С учетом всех правил, установленных Ассамблеей и положениями настоящей Конвенции, Совет будет определять порядок назначения и окончания службы, обучения и выплаты заработной платы, пособий и условия работы Генерального секретаря и других сотрудников Организации и может нанимать или использовать услуги граждан любого Договаривающегося Государства.

Статья 59. Международный характер статуса сотрудников

Председатель Совета, Генеральный секретарь и другие сотрудники не будут испрашивать или получать от какой-либо власти вне Организации инструкции в отношении выполнения своих обязанностей. Каждое Договаривающееся Государство принимает все меры для уважения международного характера обязанностей сотрудников и не будет пытаться оказать влияние на выполнение служебных обязанностей любым из своих граждан.

Статья 60. Иммунитеты и привилегии сотрудников

Каждое Договаривающееся Государство предусматривает, насколько это позволяет его конституционная процедура, предоставлять Председателю Совета, Генеральному секретарю и другим сотрудникам Организации иммунитеты и привилегии, которые предоставляются соответствующим сотрудникам других правительственных международных организаций. Если будет достигнуто всеобщее международное соглашение по вопросу об иммунитетах и привилегиях международных чиновников, Председателю, Генеральному секретарю и другим сотрудникам Организации будут предоставлены иммунитеты и привилегии, предоставляемые на основании такого общего международного соглашения.

Глава XII. Финансы

Статья 61. Бюджет и распределение расходов

Совет будет представлять Ассамблее годовые бюджеты, годовые отчеты и сметы всех доходов и расходов. Ассамблея будет утверждать бюджет путем голосования, внося в него необходимые, по ее мнению, изменения и, за исключением распределения расходов, на несение которых Государства дают согласие в соответствии с главой XV, будет распределять расходы Организации между Договаривающимися Государствами на основе, которую она время от времени будет определять.

Статья 62. Приостановление права на участие в голосовании

Ассамблея может приостанавливать право любого Договаривающегося Государства, не выполняющего в разумные сроки своих финансовых обязательств перед Организацией, на участие в голосовании в Ассамблее и в Совете.

Статья 63. Расходы делегаций и других представителей

Каждое Договаривающееся Государство будет нести расходы своей делегации на Ассамблее и расходы по оплате проезда и другие затраты любого лица, которое оно назначает для работы в Совете, а также своих кандидатов или представителей в любом вспомогательном комитете или комиссии Организации.

Глава XIII. Другие международные соглашения

Статья 64. Соглашения о безопасности

Организация может по вопросам воздушного пространства, входящим в пределы ее компетенции, оказывающим непосредственное влияние на международную безопасность, по решениям Ассамблеи заключать соответствующие соглашения с любой всеобщей организацией, учрежденной государствами для поддержания мира.

Статья 65. Соглашения с другими международными органами

Совет от имени Организации может заключать соглашения с другими международными органами для содержания общих служб и для установления общих условий для сотрудников и с одобрения Ассамблеи может заключать такие другие соглашения, которые могут способствовать работе Организации.

Статья 66. Функции, относящиеся к другим соглашениям

а) Организация будет также выполнять функции, возложенные на нее Соглашением о транзите по международным воздушным линиям и Соглашением о международном воздушном транспорте, выработанным в Чикаго 7 декабря 1944 г., в соответствии с содержащимися в них положениями и условиями;

б) члены Ассамблеи и Совета, которые не присоединились к Соглашению о транзите по международным воздушным линиям или Соглашению о международном воздушном транспорте, выработанным в Чикаго 7 декабря 1944 г., не будут иметь права голоса при обсуждении любых вопросов, представленных Ассамблее или Совету в соответствии с положениями соответствующего Соглашения.

ЧАСТЬ III. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Глава XIV. Информация и отчетность

Статья 67. Представление отчетов Совету

Каждое Договаривающееся Государство предусматривает представление Совету его международными авиакомпаниями в соответствии с требованиями, предъявляемыми Советом, транспортных отчетов, статистики, расходов и финансовых отчетов с указанием, в числе прочего, доходов и их источников.

Глава XV. Аэропорты и другие аэронавигационные сооружения

Статья 68. Выделение маршрутов и аэропортов

Каждое Договаривающееся Государство может при условии соблюдения положений настоящей Конвенции выделять в пределах своей территории маршруты, по которым должна проходить любая международная авиалиния и аэропорты на ней, которые могут использоваться.

Статья 69. Усовершенствование аэронавигационных средств

Если Совет считает, что аэропорты и другие аэронавигационные средства Договаривающегося Государства, включая радио- и метеослужбы, нормально не удовлетворяют безопасной, регулярной, эффективной и экономичной эксплуатации

международных воздушных линий, существующих или запроектированных, Совет будет консультироваться непосредственно с соответствующим Государством и другими заинтересованными Государствами, с целью изыскания средств, с помощью которых положение может быть исправлено и может давать в этих целях соответствующие рекомендации. Никакое Договаривающееся Государство не будет считаться виновным в нарушении настоящей Конвенции, если оно не сможет выполнить эти рекомендации.

Статья 70. Финансирование аэронавигационных сооружений

Договаривающееся Государство при возникновении обстоятельств, изложенных в положениях статьи 69, может заключить договор с Советом на осуществление мер по таким рекомендациям. Государство может принять на себя все расходы, связанные с любым таким договором. Если Государство не примет такого решения, Совет может по просьбе Государства согласиться принять на себя все или часть расходов.

Статья 71. Предоставление и обслуживание сооружений Советом

Если Договаривающееся Государство о том попросит, Совет может согласиться предоставить, укомплектовать персоналом, обслуживать и управлять любым или всеми аэропортами и другими аэронавигационными сооружениями, включая радио- и метеослужбы, которые необходимы на его территории для безопасной, регулярной, эффективной и экономичной эксплуатации международных воздушных линий других Договаривающихся Государств, и может назначить справедливую и разумную плату за пользование предоставленными сооружениями.

Статья 72. Приобретение или использование земельных участков

В случаях, когда для сооружений, финансируемых по просьбе Договаривающегося Государства полностью или частично Советом, требуются участки земли, это Государство либо предоставит участок земли как таковой, сохраняя по желанию право собственности на нее, либо будет способствовать использованию участков земли Советом на справедливых и разумных условиях и в соответствии с законами данного Государства.

Статья 73. Распределение расходов

В пределах фондов, которые могут предоставляться Совету Ассамблеей в соответствии с главой XII, он может производить текущие расходы из общих денежных средств Организации в целях, указанных в настоящей главе. Совет будет распределять необходимые в целях настоящей главы расходы капитальных средств в предварительно

согласованных пропорциях на разумный период времени между изъявившими на то свое согласие Договаривающимися Государствами, авиакомпании которых используют эти сооружения. Совет может также распределять между Государствами, которые на то согласятся, любые необходимые рабочие фонды.

Статья 74. Техническая помощь и использование доходов

Когда Совет по просьбе Договаривающегося Государства выделяет средства или предоставляет полностью или частично аэропорты или другие сооружения, в договоре может быть предусмотрено, с согласия такого Государства, оказание технической помощи в деле руководства и эксплуатации аэропортов и других сооружений и оплата расходов по эксплуатации аэропортов и других сооружений за счет доходов, получаемых от эксплуатации аэропортов и других сооружений, а также процентов и амортизационных сборов.

Статья 75. Принятие сооружений от Совета

Договаривающееся Государство может в любое время отказаться от любого обязательства, которое оно приняло на себя в соответствии со статьей 70, и принять от Совета аэропорты и другие сооружения, которые он предоставил на его территории в соответствии с положениями статей 71 и 72, выплатив Совету сумму, которая, по мнению Совета, будет разумной в данных обстоятельствах. Если Государство сочтет, что сумма, указанная Советом, превышает разумные пределы, оно может обжаловать решение Совета в Ассамблее, а Ассамблея может утвердить или изменить решение Совета.

Статья 76. Возврат денежных средств

Денежные средства, полученные Советом в качестве компенсации в соответствии со статьей 75 и в качестве процентов и амортизационных платежей в соответствии со статьей 74, в случае первоначального авансирования Государствами расходов в соответствии со статьей 73 будут возвращены Государствам, которые несли первоначальное бремя расходов, в соответствии с пропорциональностью их расходов, которая определяется Советом.

Глава XVI. Организация совместной эксплуатации и пульные линий

Статья 77. Дозволенные организации совместной эксплуатации

Ничто в настоящей Конвенции не будет препятствовать двум или более Договаривающимся Государствам учреждать организации для совместной эксплуатации воздушного транспорта или международные эксплуатационные агентства и объединения в Пул своих воздушных линий на любых маршрутах или в любых районах, но на такие организации или агентства и такие пульные линии будут распространяться все положения настоящей Конвенции, включая положения относящиеся к регистрации соглашений в Совете. Совет будет определять, каким образом положения настоящей Конвенции, относящиеся к национальности воздушных судов, будут применяться к воздушным судам, эксплуатируемым международными эксплуатационными агентствами.

Статья 78. Функция Совета

Совет может предложить соответствующим Договаривающимся Государствам образовать организации совместной эксплуатации воздушных линий на любых маршрутах или в любых районах.

Статья 79. Участие в эксплуатационных организациях

Государство может участвовать в организациях совместной эксплуатации или в пульных соглашениях, либо через посредство своего правительства или через посредство авиакомпании или авиакомпаний, назначенных его правительством. По исключительному усмотрению соответствующего Государства компании могут быть государственными, частично государственными или частными.

ЧАСТЬ IV. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Глава XVII. Другие соглашения и договоры по вопросам авиации

Статья 80. Парижская и Гаванская Конвенции

После вступления в силу настоящей Конвенции каждое Договаривающееся Государство примет меры для немедленной нотификации и денонсации Конвенции относительно регулирования воздушной навигации, подписанной в Париже 13 октября 1919 г. или Конвенции о коммерческой авиации, подписанной в Гаване 20 февраля 1928 г., если оно является участником любой из них. Во взаимоотношениях между Договаривающимися Государствами настоящая Конвенция заменяет упомянутые ранее Парижскую и Гаванскую Конвенции.

Статья 81. Регистрация существующих соглашений

Все существующие на день вступления в силу настоящей Конвенции авиационные соглашения, заключенные между Договаривающимся Государством и любым другим Государством или между авиакомпанией Договаривающегося Государства и любым другим Государством или авиакомпанией любого другого Государства, будут немедленно зарегистрированы в Совете.

Статья 82. Аннулирование несоответствующих соглашений

Договаривающиеся Государства принимают настоящую Конвенцию в качестве аннулирующей все обязательства и договоренности между ними, несовместимые с ее условиями, и предусматривают отказ от принятия любых таких обязательств и договоренностей.

Договаривающееся Государство, которое прежде, чем стать членом Организации, приняло на себя какие-либо обязательства в отношении недоговаривающегося Государства или гражданина Договаривающегося Государства или гражданина недоговаривающегося Государства, несовместимые с условиями настоящей Конвенции, немедленно примут меры для своего освобождения от этих обязательств. Если авиакомпания любого Договаривающегося Государства приняла на себя любые такие несовместимые обязательства, Государство ее национальности должно сделать все от него зависящее, чтобы обеспечить их немедленное аннулирование, и во всяком случае будет добиваться их аннулирования, как только такая мера может быть на законном основании осуществлена после вступления в силу настоящей Конвенции.

Статья 83. Регистрация новых договоров

При условии соблюдения положений предыдущей статьи, любое Договаривающееся Государство может заключать договоры, не противоречащие положениям настоящей Конвенции. Любой такой договор будет немедленно зарегистрирован в Совете, который опубликует его в возможно короткий срок.

Глава XVIII. Споры и невыполнение обязательств

Статья 84. Урегулирование споров

Если любое разногласие между двумя или более Договаривающимися Государствами, касающееся толкования или применения настоящей Конвенции и ее приложений, не может быть урегулировано путем переговоров, по обращению любого

вовлеченного в спор Государства оно будет разрешаться Советом. Никакой член Совета не будет принимать участия в голосовании при рассмотрении Советом любого спора, стороной в котором он является. Любое Договаривающееся Государство может, при условии соблюдения положений статьи 85, обжаловать решение Совета в третейский суд, образованный ad hoc по соглашению с другими сторонами в споре, или в Постоянную палату международного правосудия. О любом таком обжаловании Совет должен быть извещен в течение шестидесяти дней после получения извещения о решении Совета.

Статья 85. Арбитражная процедура

Если любое Договаривающееся Государство - сторона в споре, по которому решение Совета обжаловано, не приняло Статуса Постоянной палаты международного правосудия, и Договаривающиеся Государства - стороны в споре не могут прийти к соглашению относительно выбора третейского суда, каждое из Договаривающихся Государств - сторон в споре назначит одного арбитра, которые назначат третейского судью. Если какое-либо из Договаривающихся Государств - сторон в споре не сможет назначить арбитра в течение трех месяцев со дня подачи жалобы, арбитр будет назначен от имени такого государства Председателем Совета из числа доступных лиц по имеющемуся у Совета определенному списку. Если в течение тридцати дней арбитры не смогут достичь согласия относительно третейского судьи, Председатель Совета назначит третейского судью из ранее упомянутого списка. Арбитры и третейский судья образуют вместе третейский суд. Любой третейский суд, учрежденный в соответствии с настоящей или предыдущей статьей, будет принимать свою собственную процедуру и вносить свои решения большинством голосов, при условии, что Совет может определять процедурные вопросы в случае любой задержки, которая, по мнению Совета, является слишком длительной.

Статья 86. Жалобы

Если Совет не решит иначе, любое решение Совета относительно того, осуществляет ли международная авиакомпания эксплуатацию, соблюдая положения настоящей Конвенции, будет действительным, если оно не отменено на основании жалобы. По любому другому вопросу решения Совета откладываются до принятия решения по жалобе. Решения Постоянной Палаты международного правосудия и третейского суда будут окончательными и имеющими обязательный характер.

Статья 87. Санкции за невыполнение решений авиакомпанией

Каждое Договаривающееся Государство предусматривает отказ в разрешении на деятельность авиакомпании Договаривающегося Государства в воздушном пространстве над своей территорией, если Совет вынес решение о том, что данная авиакомпания не выполняет окончательного решения, вынесенного в соответствии с предыдущей статьей.

Статья 88. Санкции за невыполнение решений государством

Ассамблея будет приостанавливать право на голосование любого Договаривающегося Государства в Ассамблее и в Совете, когда оно не выполняет обязанностей в соответствии с положениями данной главы.

Глава XIX. Война

Статья 89. Военное и чрезвычайное положение

В случае войны положения настоящей Конвенции не будут затрагивать свободы действий любого затронутого войной Договаривающегося Государства, независимо от того, является ли оно воюющей или нейтральной стороной. Тот же принцип будет применяться в отношении любого Договаривающегося Государства, которое вводит у себя чрезвычайное положение и уведомляет об этом факте Совет.

Глава XX. Приложения

Статья 90. Принятие и изменение Приложений

а) Принятие Советом Приложений, указанных в параграфе (1) статьи 54, требует двух третей голосов Совета на сессии, созванной с этой целью, после чего они будут направляться Советом каждому Договаривающемуся Государству. Любое такое Приложение или любое изменение Приложения приобретут силу в течение трех месяцев после их направления Договаривающимся Государствам или по истечении такого более длительного срока, какой Совет может предписать, если только на это время большинство Договаривающихся Государств не заявит Совету о своем несогласии с ними;

б) Совет будет немедленно нотифицировать всем Договаривающимся Государствам о вступлении в силу любого Приложения или поправки к нему.

Глава XXI. Ратификация, присоединение, поправки и денонсация

Статья 91. Ратификация Конвенции

а) Настоящая Конвенция будет подлежать ратификации подписавшими ее Государствами. Документы о ратификации будут депонированы в архивах Правительства Соединенных Штатов Америки, которое будет извещать о дате депонирования каждое подписавшее и присоединившееся Государство;

б) Как только двадцать шесть Государств ратифицируют или присоединятся к настоящей Конвенции, она вступит в силу для них на тридцатый день после депонирования двадцать шестого документа о ратификации. Она будет вступать в силу для каждого ратифицирующего ее в последующем Государства на тридцатый день после депонирования его документа о ратификации;

с) В обязанности Правительства Соединенных Штатов Америки будет входить нотификация правительства каждого подписавшего Конвенцию и присоединившегося к ней Государства о дате вступления настоящей Конвенции в силу.

Статья 92. Присоединение к Конвенции

а) Настоящая Конвенция будет открыта для присоединения членов Объединенных наций и связанных с ними государств, и государств, оставшихся нейтральными во время происходящего мирового конфликта;

б) Присоединение будет осуществляться путем извещения Правительства Соединенных Штатов Америки и будет становиться действительным, начиная с тридцатого дня с момента получения извещения Правительством Соединенных Штатов Америки, которое будет нотифицировать об этом всем Договаривающимся Государствам.

Статья 93. Прием других государств

Государства, иные, чем те, которые предусмотрены в статьях 91 и 92(а), при условии одобрения любой всеобщей международной организацией, созданной государствами мира в целях сохранения мира, могут быть допущены к участию в настоящей Конвенции по решению Ассамблеи, принятому четырьмя пятими голосов, и на таких условиях, которые Ассамблея может предписать; при этом в каждом случае будет необходимо согласие любого Государства, подвергшегося вторжению или нападению во время происходящей войны со стороны Государства, добивающегося членства.

Статья 93. bis

а) Независимо от положений предыдущих статей 91, 92 и 93 (1) Государство, правительство которого Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций рекомендовала лишить права членства в международных учреждениях, созданных

Организацией Объединенных Наций или поставленных с ней в связь, автоматически перестанет быть членом Организации международной гражданской авиации; (2) Государство, исключенное из числа членов Организации Объединенных Наций, автоматически перестанет быть членом Организации международной гражданской авиации, если только Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций не приложит к своему акту об исключении рекомендации об обратном;

б) Государство, которое перестает быть членом Организации международной гражданской авиации в силу положений параграфа (а) данной статьи, после одобрения Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций может быть вновь принято в Организацию международной гражданской авиации по его заявлению и с одобрения большинства Совета;

в) Члены Организации, которые временно лишены права пользования правами и привилегиями, вытекающими из членства в Организации Объединенных Наций, по просьбе последней будут временно лишены права пользования правами и привилегиями, вытекающими из членства в данной Организации.

Статья 94. Изменение Конвенции

а) Любое предложенное изменение настоящей Конвенции должно быть одобрено двумя третями голосов Ассамблеи и затем войдет в силу в отношении Государств, ратифицировавших такое изменение, после ратификации количеством Договаривающихся Государств, определенным Ассамблеей. Определенное таким образом количество должно быть не менее двух третей от общего числа Договаривающихся Государств;

б) Если, по мнению Ассамблеи, характер изменения оправдывает такой подход, она в своей резолюции, рекомендующей принятие изменения, может предусмотреть, что любое Государство, которое не ратифицирует изменения в течение указанного периода после его вступления в силу, перестает быть членом Организации и стороной Конвенции.

Статья 95. Денонсация Конвенции

а) Любое Договаривающееся Государство может уведомить о денонсации настоящей Конвенции через три года после ее вступления в силу посредством нотификации, направленной Правительству Соединенных Штатов Америки, которое немедленно известит об этом каждое Договаривающееся Государство;

б) Денонсация вступит в силу через год со дня получения нотификации и будет действовать только в отношении Государства, совершающего денонсацию.

Глава XXII. Определения

Статья 96. В целях настоящей Конвенции термины означают:

- а) "Воздушная линия" - любая регулярная воздушная линия, обслуживаемая воздушными судами для общественных перевозок пассажиров, почты или груза;
- б) "Международная воздушная линия" - воздушная линия, которая проходит через воздушное пространство над территорией более, чем одного государства;
- в) "Авиакомпания" - любое предприятие воздушного транспорта, которое в состоянии эксплуатировать или эксплуатирует международную воздушную линию;
- д) "Остановка с некоммерческими целями" - посадка с любой целью, иной, чем погрузка или выгрузка пассажиров, грузов или почты;

Подписание Конвенции

В удостоверение чего нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные, подписывают настоящую Конвенцию от имени своих соответствующих правительств в дни, указанные рядом с их подписями.

Совершена в Чикаго седьмого дня декабря 1944 г. на английском языке.

Текст, составленный на английском, французском и испанском языках, каждый из которых будет в равной степени аутентичным, будет открыт для подписания в Вашингтоне, округ Колумбия. Оба текста будут депонированы в архивах Правительства Соединенных Штатов Америки, и заверенные копии будут препровождены этим Правительством правительствам всех Государств, которые могут подписать или присоединиться к настоящей Конвенции

Конвенция о Международной Гражданской Авиации (Чикаго, 1944 год)

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Нормативные правовые акты.

I. Международные нормативные акты .

1. Конвенция о международной гражданской авиации. -Чикаго, 1944.
 - 1.1. Приложение 6 к Конвенции. Эксплуатация воздушных судов. - 8-е изд., 2001.
 - 1.2. Приложение 8 к Конвенции. Летная годность воздушных судов. -8-е изд., 1995.
 - 1.3. Приложение 13 к Конвенции. Расследование авиационных происшествий и инцидентов. - 9-изд., 2001.
 - 1.4. Приложение 17 к Конвенции. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вторжения. -2000.
2. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов. - Гаага, 1970.
3. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации. - Монреаль, 1971.
4. Doc.8335 Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора. - ИКАО, 2001.
5. Doc. 8973 Руководство по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. -ИКАО, 2000.
6. Doc. 9734/AN959 Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов. - ИКАО, 1999 г.
7. Doc. 9735 Руководство по проведению проверок, организации контроля за обеспечением безопасности полетов. - ИКАО, 2000.
8. Doc 9859/AN460, Руководство по управлению безопасностью полетов
9. Doc. 9422 Руководство по предотвращению авиационных происшествий
10. Руководство по стандартам IOSA (издание второе, действует с марта 2007 г.)

11. Проект ИКАО-МАК RER/01/901 Типовые правила выдачи свидетельств авиационному персоналу (для стран СНГ), 2005

II. Нормативные правовые акты Российской Федерации.

1. Конституция Российской Федерации от 12.12.1993.
2. Воздушный кодекс РФ. №60-ФЗ от 19.03.1997.
3. Основы политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2010 года. №Пр-241 от 03.02.2001.
4. О повышении безопасности полетов в Российской Федерации и мерах по совершенствованию деятельности в области авиации. №Пр-938 от 08.08.1998.
5. Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами Российской Федерации (ПРАПИ-98). Постановление Правительства РФ №609 от 18.07.1998.

Специальная литература.

1. Авиационная безопасность. Выпуск 1. Часть 1. Борьба с международным терроризмом, экстремизмом и организованной преступностью (предупреждение, пресечение и ликвидация, взаимодействие государств): Тематический сборник / 2-е изд., - С.-Петербург, Академия ГА, 2003. - 248 с.
2. Международное право: Учебник/ Отв.ред. В.И.Кузнецов. - М.: Юристъ, 2001. - 672 с.
3. Международное воздушное право: Книга 1 / Отв.ред. А.П.Мовчан. - М.: Наука, 1980. - 352 с.
4. Международное воздушное право: Книга 2 / Отв.ред. А.П.Мовчан. - М.: Наука, 1981. - 370 с.

5. Международное морское, воздушное и космическое право: общее и особенное / Ред. А.П. Мовчан, Е. П. Каменецкая.- М.: РАН, 1992.- 128 с.

6. Право Европейского Союза: Учебник для вузов/ Под ред. С.Ю.Кашкина.- М.: Юристъ, 2003. - 925 с.