



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 40 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Юридической комиссией

СТАТЬЯ 12 ЧИКАГСКОЙ КОНВЕНЦИИ: МЕХАНИЗМ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ СВЯЗИ И РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ СОДЕЙСТВИЯ ЕГО ВНЕДРЕНИЮ

(Представлено Бразилией и Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Статья 12 Чикагской конвенции лежит в основе сотрудничества государств в области содействия соблюдению правил и регламентов, касающихся полетов и маневрирования воздушных судов. Бразилия и Соединенные Штаты Америки считают, что сотрудничество в области гражданской авиации, особенно в контексте соблюдения статьи 12, повысит безопасность полетов. В частности, для обеспечения соблюдения авиационных правил полномочные органы гражданской авиации должны незамедлительно направлять друг другу уведомления и сообщения о предполагаемых нарушениях. В связи с этим для повышения безопасности и содействия более строгому соблюдению "Правил полетов" ИКАО следует учредить рабочую группу по юридическим и техническим вопросам для оценки проблем, связанных с уведомлением и сообщением о предполагаемых нарушениях, а также разработать и рекомендовать соответствующий механизм своевременного и эффективного уведомления о таких нарушениях. Рабочая группа должна также определить рекомендуемые общие процедуры и передовую практику в области подготовки расследований и правоприменения, в том числе в отношении необходимых доказательных материалов и документации.

Действия: Ассамблее предлагается:

a) признать, что безопасность полетов лежит в основе задач ИКАО, и соблюдение статьи 12 имеет важное значение для выполнения этой задачи;

b) признать, что вопросы безопасности полетов, не приводящие к авиационным происшествиям или инцидентам, также важны, поскольку они могут помочь в выявлении рисков для безопасности полетов;

c) просить Совет создать в рамках Юридического комитета рабочую группу по юридическим и техническим вопросам для изучения механизмов содействия поддержке осуществления статьи 12;

d) постановить, что рабочая группа должна разработать эффективную процедуру, которая использовалась бы соответствующими полномочными органами гражданской авиации для своевременного и эффективного уведомления и сообщения о предполагаемых нарушениях, и рекомендовать эту процедуру ИКАО и государствам-членам; а также определить рекомендуемые общие процедуры и передовую практику в области подготовки расследований и правоприменения, в том числе в отношении необходимых доказательных материалов и документации.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов" и вспомогательной стратегией реализации "Правовые вопросы и внешние сношения"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Дос 8335 "Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора" Дос 7300 "Конвенция о международной гражданской авиации" Приложение 2 "Правила полетов"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Согласно статье 12 Конвенции о международной гражданской авиации (Дос 7300, Чикагская конвенция):

Каждое Договаривающееся государство обязуется принимать меры для обеспечения того, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полет или маневрирующее в пределах его территории, а также каждое воздушное судно, несущее его национальный знак, где бы такое воздушное судно ни находилось, соблюдало действующие в данном месте правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов. Каждое Договаривающееся государство обязуется поддерживать максимально возможное единообразие своих собственных правил в этой области и правил, устанавливаемых время от времени на основании настоящей Конвенции. Над открытым морем действующими являются правила, установленные в соответствии с настоящей Конвенцией. Каждое Договаривающееся государство обязуется обеспечить привлечение к ответственности всех лиц, нарушающих действующие регламенты.

1.2 Статья 12 требует от государств обеспечить, чтобы авиакомпании и другие лица, эксплуатирующие за границей воздушное судно, несущее их национальный знак, соблюдали эксплуатационные нормы государства пребывания. Таким образом, приведение правил и регламентов каждого государства, касающихся этого вопроса, в соответствие со стандартами, установленными Чикагской конвенцией, может в значительной степени способствовать соблюдению этих правил. Учитывая, что полная гармонизация национальных правил и регламентов не всегда возможна, ИКАО играет важную роль в информировании государств-членов о нормативных различиях, которые могут повлиять на безопасность полетов.

1.3 Кроме того, осуществление статьи 12, хотя оно и имеет ключевое значение для обеспечения безопасности полетов, не всегда эффективно. Одной из причин этого является отсутствие механизмов обеспечения эффективной и своевременной связи между полномочными органами гражданской авиации, что может привести к тому, что дела о нарушениях не будут заведены. Помимо этого, нынешняя практика передачи и приема уведомлений о предполагаемом нарушении различается в разных государствах и может быть неэффективной. Незначительные нарушения могут быть проигнорированы или не учтены как государством места события, так и уведомляемым государством, что негативно сказывается на безопасности полетов.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В настоящем документе излагаются проблемы, с которыми сталкиваются государства при обеспечении соблюдения членами летного экипажа и эксплуатантами национальных эксплуатационных норм. В расследованиях и случаях правоприменения, в которые вовлечены иностранные члены летного экипажа и эксплуатанты, регулирующие органы часто координируют свои действия с партнерскими полномочными органами гражданской авиации, используя неэффективные методы доставки документации, что мешает своевременному и эффективному решению вопросов безопасности полетов.

2.2 Таким образом, одной из причин непоследовательного правоприменения является неудобный способ связи, с помощью которого государство эксплуатанта обычно уведомляется о предполагаемом нарушении. Государство эксплуатанта зависит от полномочного органа гражданской авиации государства места события, который должен представить отчет о расследовании, дополненный соответствующими доказательными материалами. Передача отчета о расследовании в государство эксплуатанта может занимать много времени и часто предполагает участие нескольких ведомств. Например, использование дипломатических каналов для направления отчетов о рутинных случаях может препятствовать обмену информацией об относительно незначительных нарушениях и расхождениях с правилами.

2.3 Содействие обеспечению безопасности полетов во всем мире требует сотрудничества, а также беспрепятственной и оперативной связи между государствами, прежде всего их полномочными органами гражданской авиации, по вопросам предполагаемых нарушений. Наличие единой системы передачи и получения информации о таких нарушениях и единых правил процедуры, касающихся вопросов связи, будет в значительной степени способствовать выполнению этой общей задачи. Между авиационными администрациями возможно установить автоматизированные каналы связи, для того чтобы можно было оперативно и надлежащим образом уведомлять о предполагаемых нарушениях применимых правил на территории одного государства членами летного экипажа или эксплуатантами другого государства и принимать меры в кратчайшие возможные сроки после предполагаемого нарушения.

2.4 В связи с этими проблемами Ассамблее следует обратиться к Совету с просьбой создать в рамках Юридического комитета рабочую группу по юридическим и техническим вопросам для оценки и принятия мер по улучшению процедуры уведомления и осуществления связи между государствами при поддержке Секретариата ИКАО. Рабочая группа должна рассмотреть процедуры и содержание документов, относящихся ко всем этапам расследования.

2.5 В ходе обзора процедур по статье 12 рабочая группа должна рассмотреть следующие вопросы:

- i) своевременное уведомление государства члена летного экипажа или эксплуатанта о предполагаемом нарушении;
- ii) разработка процедуры пересылки документов отчета о расследовании соответствующему полномочному органу гражданской авиации вместе с информацией о применимом законодательстве;
- iii) разработка портала, размещенного в ИКАО, для уведомления полномочных органов гражданской авиации о предполагаемых нарушениях и упрощения связи;

- iv) процедура предоставления обратной связи полномочному органу гражданской авиации государства, в котором произошло предполагаемое нарушение, о ходе проведения процедур за границей;
- v) создание в государствах-членах координационных центров, ответственных за уведомление и связь в случае предполагаемых нарушений. Перечень этих центров будет обновляться Секретариатом ИКАО и поможет улучшить связь между полномочными органами гражданской авиации;
- vi) механизм (для полномочных органов гражданской авиации) предоставления в случае необходимости разъяснений или дополнительных доказательных материалов о предполагаемом нарушении;
- vii) рекомендуемые общие процедуры и передовая практика в области подготовки расследований и правоприменения, в том числе в отношении необходимых доказательных материалов и документации.

2.6 По завершении своей деятельности рабочая группа должна представить Совету доклад, содержащий подборку рекомендуемых общих процедур и передовой практики, а также рекомендации по другим вопросам, перечисленным выше.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Как было изложено в настоящем рабочем документе, представляется, что отсутствие единых четких процедур соблюдения статьи 12 Чикагской конвенции может создавать риск для безопасности полетов. Важно, чтобы Ассамблея рассмотрела этот вопрос и поручила ИКАО разработать рекомендуемый подход, который позволит улучшить связь между государствами-членами и, следовательно, соблюдение правил безопасности полетов.

3.2 Создание рабочей группы по юридическим и техническим вопросам с целью определения передового опыта в области осуществления статьи 12, а также для внедрения процедуры более своевременного уведомления и связи повысит безопасность полетов во всем мире.

— КОНЕЦ —