

## ЧИКАГСКАЯ КОНВЕНЦИЯ О ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

**ТИМ АНМАК,**

член Королевского общества аэронавтики,  
консультант Clyde & Co

Специфика гражданской авиации привела к заключению ряда международных договоров, среди них одним из наиболее важных является Чикагская конвенция о гражданской авиации 1944-го года.

Пункт 4 статьи 15 Конституции Российской Федерации гласит, что в тех случаях, когда международным договором РФ установлены какие-либо правила, отличные от таковых, которые определяются внутренним законом, то применяются правила международного договора.

Пункт 2 статьи 7 Гражданского Кодекса содержит аналогичную формулировку относительно гражданского законодательства.

Статья 3 Воздушного Кодекса утверждает, что если международным договором Российской Федерации установлены какие-либо правила, отличающиеся от изложенных в Воздушном Кодексе, то применяются правила международного договора.

Чикагская конвенция осуществляет четыре основные функции:

1. Она создала Международную организацию гражданской авиации (ИКАО), которая является теперь специализированным агентством при ООН;
2. Она подтвердила принцип, что каждое государство имеет полный и исключительный суверенитет в отношении воздушного пространства, находящегося над его территорией, включая территориальные воды;
3. Она выполняет функции, продиктованные Соглашением о транзите по международным воздушным линиям и Соглашением о международном воздушном транспорте (Чикаго, 7 декабря 1944-го года);
4. Она соблюдает международные стандарты и рекомендуемую практику (SARPS), изложенные в восемнадцати Приложениях к Конвенции; смотрите приложенный Список (1).

Мой доклад посвящен краткому рассмотрению некоторых из этих SARPS.

Статья 37 данной Конвенции гласит, что каждое договаривающееся государство обязано стремиться обеспечивать максимально возможную унификацию правил, стандартов, процедур и организации относительно воздушных судов, персонала, полетной трассы и вспомогательного обслуживания везде, где такая унификация облегчит и улучшит аэронавигацию. ИКАО принимает стандарты и практику SARPS и время от времени вносит в них поправки.

В соответствии со Статьей 38, каждое государство обязано немедленно известить ИКАО, если оно находит неосуществимым полное соблюдение международных стандартов или процедур либо доведение своих правил или практики до полного соответствия с какой-то поправкой к международным стандартам и процедурам, либо если оно считает необходимым принять правила или практику, в каком-либо отношении отличающихся от соответствующих международных стандартов или процедур. Извещение о различиях включено по крайней мере в некоторые приложения.

Хотя любое договаривающееся государство не несет на себе строгой обязанности соблюдать все международные стандарты и процедуры, оно однако обязано поставить ИКАО в известность, если имеет место отклонение от международных стандартов и процедур; в свою очередь, обязанность ИКАО состоит в том, чтобы известить об этом другие договаривающиеся государства.

Все восемнадцать SARPS (стандарты и рекомендуемая практика) имеют дело с важными аспектами эксплуатации гражданской авиации. Применение этих стандартов и практики в любом государстве-участнике нередко требует значительных затрат, финансируемых центральным правительством или местными органами управления либо коммерческими предприятиями.

Русский язык является одним из официальных языков ИКАО, и все публикации можно получить на этом языке.

Если можно в какой-то степени утверждать, что стандарты и практика SARPS важнее в одном из приложений, чем в каком-то другом, то, пожалуй, самым важным является Приложение 6, касающееся эксплуатации воздушных судов. Разработка этого Приложения описана в примечании ИКАО (2). Приложение состоит из трех отдельных частей.

Часть 1. Международный коммерческий воздушный транспорт – самолеты.

Часть 2. Международная авиация общего назначения – самолеты.

Часть 3. Международная эксплуатация – вертолеты.

Глава 4, параграф 4.2.1 Части 1 гласит, что эксплуатант не имеет права выполнять коммерческие воздушные перевозки, если у него нет действующего сертификата эксплуатанта, АОС, выданного государством данного эксплуатанта.

Сертификат эксплуатанта (АОС) дает эксплуатанту право выполнять коммерческие воздушные перевозки в соответствии с оговоренными разрешениями, условиями и ограничениями. Информация о сертификате АОС содержится в Руководстве ИКАО по процедурам проведения инспекторских проверок воздушных перевозок, выдачи сертификатов и постоянного контроля.

Когда эксплуатант подает заявку на сертификат эксплуатанта, он обязан также предоставить должностному лицу, выдающему сертификаты, Руководство по эксплуатации, которое должно использоваться персоналом воздушных перевозок. Объяснения по содержанию Руководств по эксплуатации даны в Добавлении 2 к Приложению 6, Часть 1.

Государство эксплуатанта выдает сертификат эксплуатанта только в том случае, если он продемонстрирует адекватный метод организации контроля и надзора над программой обучения воздушным перевозкам, а также над наземными работами и техническим обслуживанием, отвечающими характеру и масштабам конкретных перевозок.

Центральное управление гражданской авиацией осуществляется в соответствии с административным законодательством данного государства; в Великобритании, например, общий эксплуатационный надзор над гражданской авиацией выполняет Управление гражданской авиации, компания, созданная законом и существующая независимо от британского правительства. Ряд обязанностей остается в ведении центрального правительства Великобритании, включая расследование катастроф в соответствии с Приложением 13 и Директивой Совета Европейского Союза 94.56.ЕС.

Цель Приложения 6 состоит в том, что органы власти, выдающие сертификаты, устанавливают необходимые стандарты, которым эксплуатант обязан следовать, и должны продолжать контролировать выполнение этих стандартов эксплуатантом. Обязанность эксплуатанта воздушного суда состоит в том, чтобы соблюдать эти стандарты.

Итак, что происходит, если не все идет так, как надо? Возникающие при этом проблемы можно четко продемонстрировать на примере канадского судебного дела *Swanson & Others v the Queen* (Суонсон и другие против Королевы), когда, в результате катастрофы самолета, принадлежавшего Wapiti Aviation Limited, родственники погибших пассажиров возбудили судебное дело против Канадской Федеральной Короны. Иск был подан не против авиалинии Вапити, а против Канадского министерства транспорта, несущего ответственность за разработку правил, связанных со всеми аспектами гражданской авиации, в том числе, с выдачей сертификата эксплуатанту и с дальнейшим над ним надзором.

Судья на процессе установил, что в обстоятельствах этого дела Корона допустила небрежность, и присудил, что она должна выплатить возмещение в размере одной трети понесенных убытков. Против авиалинии или ее персонала истцы иск не возбуждали; по какой причине, суду не объяснили. Корона подала апелляцию, но Федеральный апелляционный суд Канады подтвердил решение в 1991-м году.

Вапити была чрезвычайно опасная и плохо оперируемая авиалиния. Канадскому министерству транспорта (то есть Короне) было известно о давлении, которому подвергались летчики со стороны Вапити, заставлявшего их летать независимо от погодных условий и технического состояния. Министерство знало, что летчиков, протестовавших против опасных условий, обычно увольняли, и что самолеты не всегда были технически исправны.

По этим конкретным фактам дела Апелляционный суд подтвердил, что Корона допустила небрежность, поскольку она не приняла адекватных мер: не обеспечила улучшение эксплуатационных стандартов Вапити и не приостановила действие его сертификата эксплуатанта.

Еще одно интересное дело, вытекающее из катастрофы, хотя оно и не закончилось судебным процессом, это анализ Министерства торговли Великобритании в его отчете о катастрофе самолета VAeHS 748, регистрация G-BEKF, в аэропорту Самборо на Шетландских островах Великобритании 31-го июля 1979-го года.

В Великобритании авиакатастрофы расследует Отдел расследования воздушных катастроф, входящий в центральное правительство. Учреждением, ответственным за надзор над эксплуатацией аэропортов, является Управление гражданской авиации, которое, как уже сказано, представляет собой корпорацию, созданную законом и существующую независимо от правительства.

Как правило, Управление гражданской авиации выдает эксплуатантам аэропортов сертификаты, где оговорены условия эксплуатации аэропорта, основанные на Приложении 14, как это изложено в Публикации гражданской авиации Великобритании 168. Однако в вышеназванном случае, эксплуатантом аэропорта было само Управление гражданской авиации. Поскольку оно и являлось органом, выдающим аэропортам сертификаты, Управление в данных обстоятельствах не сочло нужным выдать самому себе сертификат на эксплуатацию аэропорта. В отчете Отдела расследования воздушных катастроф было рекомендовано, чтобы к аэродромам, чьим эксплуатантом являлось Управление гражданской авиации, предъявлялись те же требования выдачи сертификата, что и к другим аэродромам.

Факты по данному делу таковы. Самолет с сорока четырьмя пассажирами на борту начал разгон. Он достиг скорости  $V_1$ , то есть скорости принятия решения о взлете, выше которой необходимо продолжать разгон. Затем он достиг скорости  $VR$ , при которой начинается подъем (для взлета). Однако подъема не произошло. Самолет выкатился за пределы взлетной полосы, ударился о кромку дороги по периметру летного поля, уступ высотой около сорока сантиметров, что частично повредило шасси, пересек эту дорогу, прошел сквозь береговые укрепления и остановился в море в пятидесяти метрах от берега. Погибли семнадцать человек пассажиров и экипажа. Взлетная полоса и окончательное положение обломков самолета даны на диаграмме (3).

В соответствии с Приложением 13, цель расследования катастрофы состоит в том, чтобы установить ее причину, с тем чтобы в будущем предотвратить аналогичные катастрофы. Расследование не ставит своей целью найти виновных.

С точки зрения эксплуатанта самолета не было ясно, кто вел самолет: командир воздушного судна или второй пилот. Иногда это удается установить, поскольку переговорами по радиотелефону обычно занимается тот пилот, который не ведет самолет.

Еще один вопрос: мог ли экипаж остановить самолет вовремя, до того, как тот ударился о кромку окружной дороги? Второй пилот принимал медикаменты, что свидетельствовало о его негодности к полету.

В какой степени этот уступ связан с катастрофой? Воздушное судно претерпело существенное повреждение при ударе об уступ окружной дороги, который создавал опасность для воздушных судов и, тем самым, не соответствовала рекомендованным (хотя и не требуемым) критериям в Публикации гражданской авиации 168.

Что произошло с самолетом? Отдел расследования воздушных катастроф пришел к заключению, что катастрофа была вызвана блокированием рулей высоты и это воспрепятствовало подъему воздушного судна при взлете. Не исключено, что механизм стопорения рулей высоты вторично включился во время предполетной проверки пилотами, но ни один из них не заметил этого до тех пор, пока скорость разгона не стала столь велика, что безопасно остановиться на взлетно-посадочной

полосе было уже невозможно. Вторичное включение механизма стопорения рулей высоты было обусловлено состоянием внутренних деталей этого механизма.

Техническая история воздушного судна. Новым оно было продано аргентинскому эксплуатанту, перепродавшему его другому аргентинскому предприятию. Затем этот самолет вернулся в Великобританию, был там опять зарегистрирован и получил сертификат годности к полетам.

Легко догадаться, что эта катастрофа привела к ожесточенной полемике между тремя главными сторонами, Управлением гражданской авиации, производителем и авиалинией. Вне сомнения, Отдел расследования воздушных катастроф был рад, что он не зависел ни от одной из сторон, причастных к катастрофе.

Какова бы ни была структура организации гражданской авиации в любом государстве, в конечном счете, центральное правительство обязано заботиться о поддержании стандартов гражданской авиации. В Великобритании и США были опубликованы весьма ценные отчеты относительно уровня безопасности воздушных перевозок, например:

- (i) «Безопасность и деятельность эксплуатантов авиалиний Великобритании. Специальный обзор.» Публикация Министерства торговли Великобритании. 1968 г.
- (ii) «Безопасное небо завтра – безопасность авиации в конкурентоспособной среде.» Публикация отдела оценки технологии Конгресса США. 1988 г.
- (iii) Итоговый отчет Комиссии Белого дома по авиационной безопасности (отчет Гора). 1997 г.

24 February 2011

Приложение 1	Выдача свидетельств авиационному персоналу
Приложение 2	Правила полетов
Приложение 3	Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации
Приложение 4	Аэронавигационные карты
Приложение 5	Единицы измерения, подлежащие использованию в воздушных и наземных операциях
Приложение 6	Эксплуатация воздушных судов
Приложение 7	Национальные и регистрационные знаки воздушных судов
Приложение 8	Летная годность воздушных судов
Приложение 9	Упрощение формальностей
Приложение 10	Авиационная электросвязь
Приложение 11	Обслуживание воздушного движения
Приложение 12	Поиск и спасание
Приложение 13	Расследование авиационных происшествий и инцидентов
Приложение 14	Аэродромы
Приложение 15	Службы аэронавигационной информации
Приложение 16	Охрана окружающей среды
Приложение 17	Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства
Приложение 18	Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху

**ПРИЛОЖЕНИЕ 6**  
**к Конвенции**  
**о международной гражданской авиации**

**Эксплуатация воздушных судов**  
**(Часть I, II и III)**

Суть Приложения 6 в нескольких словах сводится к тому, что для обеспечения максимальных уровней безопасности и эффективности степень стандартизации при эксплуатации воздушных судов, используемых для международных воздушных перевозок, должна быть по возможности наиболее высокой.

Стандарты и Рекомендуемую практику, касающиеся эксплуатации воздушных судов, используемых для международных воздушных перевозок, Совет впервые принял к 1948 году. Они были основаны на рекомендациях государств, участвовавших в работе Первого Специализированного совещания по производству полетов в 1946 году. Они легли в основу части I Приложения 6.

Для того чтобы идти в ногу с новой, быстро развивающейся отраслью, первоначальные положения постоянно пересматриваются. Например, так было, когда в сентябре 1969 года начала применяться вторая часть Приложения 6, касающаяся исключительно международной авиации общего назначения. Аналогичным образом в ноябре 1986 года начала применяться третья часть Приложения 6, касающаяся международных полетов вертолетов. В части III вначале шла речь только об устанавливаемых на вертолетах бортовых самописцах, однако затем была принята поправка с датой начала применения в ноябре 1990 года, в соответствии с которой все аспекты производства полетов вертолетов были охвачены таким же образом, как и производство полетов самолетов в частях I и II.

С практической точки зрения было бы нецелесообразно предусматривать один международный свод эксплуатационных правил и предписаний для огромного разнообразия существующих сегодня воздушных судов. Все они, начиная с коммерческих авиалайнеров и кончая одноместными планерами, пересекают государственные границы и летают в соседние государства. В ходе одного длительного полета реактивное воздушное судно может пересекать большое число государственных границ. Каждое воздушное судно обладает присущими данному типу летными характеристиками и в разных условиях среды может иметь конкретные эксплуатационные ограничения. Сам характер коммерческой авиации и в меньшей степени авиации общего назначения требует от пилотов и эксплуатантов соблюдения огромного множества национальных правил и предписаний.

Цель Приложения 6 заключается в содействии безопасности полетов воздушных судов, относящихся к международной гражданской авиации, путем предоставления критериев безопасной эксплуатационной практики и в содействии эффективности и регулярности международной аэронавигации путем поощрения государств-членов к упрощению формальностей, связанных с полетами над их территориями коммерческих воздушных судов, принадлежащих другим странам и эксплуатируемых в соответствии с этими критериями.

Стандарты ИКАО не исключают разработку более жестких по сравнению с содержащимися в Приложении 6 национальных стандартов и норм. Для всех этапов эксплуатации воздушных судов наиболее приемлемым компромиссом являются минимальные стандарты, которые позволяют сохранить жизнеспособность коммерческой авиации и авиации общего назначения, не ставя под угрозу безопасность полетов. Принятые всеми Договаривающимися государствами стандарты касаются таких вопросов, как эксплуатация воздушных судов, летно-технические характеристики, связанное и навигационное оборудование, техническое обслуживание, полетная документация, обязанности летного персонала и безопасность полетов воздушных судов. Появление газотурбинных двигателей и оснащенных ими воздушных судов с высокими летно-техническими характеристиками потребовало нового подхода к эксплуатации гражданских воздушных судов. Новые летно-технические категории воздушных судов, бортовые приборы, навигационное оборудование и многие другие эксплуатационные аспекты потребовали новой методики, которая в свою очередь потребовала установления международных правил для обеспечения безопасности и эффективности полетов.

С появлением турбинных двигателей и соответствующих высокоэффективных конструкций воздушных судов возникла необходимость в разработке новых подходов к производству полетов гражданских воздушных судов. Нового подхода требовали критерии, связанные с летно-техническими характеристиками воздушных судов,

В дополнении С к части I Приложения 6 приведен пример подробного расчета уровня летно-технических характеристик, применимого в широком диапазоне характерных особенностей самолетов и атмосферных условий. ИКАО принимает энергичные меры к тому, чтобы предвидеть потребности производства полетов в будущем; примером этому может служить принятие в недавнем прошлом нового свода правил, в рамках которых пересмотрены требования, предъявляемые к пролету препятствий, и порядок захода на посадку по приборам в отношении международной коммерческой гражданской авиации всех категорий.

Угоны гражданских воздушных судов налагают дополнительное бремя на командира воздушного судна. В ИКАО изучены различные меры предосторожности, вызванные такого рода актами, наряду с мерами предосторожности чисто технического характера, которые охватывают большое число возможных при этом аварийных ситуаций.

Часть II Приложения 6 посвящена самолетам международной авиации общего назначения. Вертолетам, используемым для выполнения международных коммерческих авиаперевозок и в международной авиации общего назначения, посвящена часть III. Некоторые полеты воздушных судов международной авиации общего назначения могут выполняться менее опытными и менее квалифицированными экипажами, чем экипажи воздушных судов коммерческой гражданской авиации. Оборудование, устанавливаемое на некоторых воздушных судах авиации общего назначения, может не отвечать тем стандартам, которым отвечает оборудование коммерческих транспортных воздушных судов, а в отношении полетов авиации общего назначения действуют менее жесткие стандарты и выполняются они с большей долей свободы, чем коммерческие воздушные авиаперевозки.

В связи с этим ИКАО признает, что пилот международной авиации общего назначения и его пассажиры не обязательно обеспечиваются таким же уровнем безопасности, как и пассажир коммерческого воздушного транспорта. Однако часть II Приложения 6 была разработана специально для обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов для третьих сторон (под третьими сторонами имеются в виду лица на земле и лица в воздухе на борту других воздушных судов). Таким образом, полеты воздушных судов коммерческой авиации и авиации общего назначения в общем воздушном пространстве должны выполняться с соблюдением минимальных стандартов безопасности.

3.

SUMBURGH AIRPORT  
Showing path followed by HS 748 G-BEKF on 31 July 1979

