

**ПРОЕКТ ИКАО  
RER 01/901**



## **ОБРАЗЕЦ ВОЗДУШНОГО КОДЕКСА**

Подготовлен  
экспертом по воздушному праву  
д-ром М. Мильде

для  
Международной организации гражданской авиации

Сентябрь 2002 года

**ПРОЕКТ ИКАО  
RER 01/901**

**ОБРАЗЕЦ ВОЗДУШНОГО КОДЕКСА**

Подготовлен  
экспертом по воздушному праву  
д-ром М. Мильде

для  
Международной организации гражданской авиации

Сентябрь 2002 года

## **Вводные комментарии к образцу Воздушного Кодекса**

### **Общие положения**

1. Цель данного проекта ИКАО – "Повышение эксплуатационной безопасности и поддержание летной годности". В этой задаче преобладает технический аспект. Тем не менее, сложные социальные отношения, имеющие место в аeronавигации и деятельности воздушного транспорта, требуют эффективного правового регулирования функций, прав и обязанностей всех участников таких отношений. Более того, правовое регулирование должно обеспечить постоянный надзор и контроль со стороны правомочных органов за полным соблюдением правил безопасности полетов. В ходе осуществления Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов было установлено, что во многих государствах - в том числе некоторых государствах-участниках проекта - не имеется полного первичного авиационного законодательства, которое создавало бы эффективную правовую структуру для осуществления тех аспектов ГА, которые относятся к безопасности полетов и реализации международных обязательств, принятых государствами. Следовательно, создание эффективной правовой структуры для всех видов деятельности ГА - неизбежный первый шаг на пути повышения эксплуатационной безопасности, поддержания летной годности и других аспектов аeronавигации и деятельности воздушного транспорта.

2. Каждому суверенному государству необходимо иметь четкую правовую структуру, регулирующую социальные отношения, создаваемые в процессе аeronавигационного использования воздушного пространства. Целью такой правовой структуры является создание надежной организационно-правовой и нормативной базы для правил:

- определяющих правовой статус воздушного пространства над территорией государства;
- определяющих уполномоченный орган государства, юридически ответственный за реализацию, при помощи подробных правил и административных решений, положений авиационной закона и международных обязательств, и за контроль за их выполнением;
- устанавливающих широкие общие принципы в отношении воздушных судов (национальные и регистрационные знаки, сертификация летной годности и т.д.), авиационного персонала (авиационная подготовка и выдача лицензий), аэропортов (сертификация и лицензирование аэропортов, использование аэропортов, аэропортовые сборы, защита окружающей среды), эксплуатации ВС, служб УВД, авиационной безопасности и т.д.;
- реализующие международные правовые обязательства, которые государство взяло на себя в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации, другими международными документами и Стандартами, принятыми ИКАО (в случае, если государство не заявило о расхождениях в соответствии со статьей 38 Чикагской конвенции).

Такие общие правовые принципы затем реализуются и регулируются подробно в правилах, издаваемых в соответствии с основным авиационным законом.

3. Существует множество методов и форм составления основного авиационного закона государства. Большинство стран предпочитает иметь краткий общий закон, устанавливающий лишь основные принципы, при этом подробные положения даются в правилах, издаваемых в соответствии с полномочиями назначенного административного органа (обычно Генеральное управление Администрации ГА или уполномоченный орган с подобным названием). Некоторые другие государства предпочитают иметь подробный авиационный закон, регулирующий большинство аспектов деятельности воздушного транспорта и аeronавигации, в том числе вопросы ответственности, штрафные меры, контракты по выполнению перевозок, страхования т.д. Опять же другие государства имеют специальные законы в отношении различных аспектов деятельности авиации, или положения разбросаны по общим законам (Гражданский кодекс, Торговый кодекс, Общее право, Уголовный кодекс, Кодекс административных процедур и т.д.).

Общей чертой законов во всех государствах является то, что они регулируют только деятельность ГА, все вопросы эксплуатации "государственных ВС" (т.е. ВС, используемых для военных, полицейских или таможенных целей) определяются отдельным особым правовым постановлением, которое обычно передается на исполнение Министерства внутренних дел и/или обороны и подлежит координации с ГА. Смешение регулирования деятельности ГА и государственных ВС в одном документе отличалось бы от обычной практики государств и, между прочим, привело бы к нежелательному эффекту распространения обязательных правил гражданской аэронавигации и воздушных перевозок (в том числе международных Стандартов ИКАО), также и на деятельность военной авиации.

4. Государства, принимающие участие в этом проекте ИКАО, только недавно образовались как независимые суверенные государства, их социальные и политические учреждения находятся в процессе динамического развития, а их экономика - в том числе авиация - проходит переходный период, когда требуется частая и гибкая корректировка регулирования, содействующая, а не препятствующая дальнейшему развитию, новой политике и экономическим реалиям. Основной философский подход к законотворчеству в этих государствах должен учитывать этот динамичный эволюционный процесс. Системное право должно рассматриваться в качестве инструмента, который содействует управлению, а не затрудняет его, как гибкий способ управления в рамках общей политики правительства. Законодательная деятельность не должна создавать препятствия на пути развития и новых социальных, политических и экономических ситуаций, которые нельзя точно предвидеть в настоящее время. Выражаясь кратко: новые законодательные тексты не должны быть "высечены в мраморе" во всех подробностях, а должны способствовать дальнейшему развитию, чтобы не возникало необходимости вносить частные поправки к этим правовым текстам. В практическом смысле это означает, что на данной стадии развития предпочтительно составить авиационный закон в кратких и общих выражениях, создав прочную структуру, которая будет реализовываться во всех подробностях вторичным законодательством (правила, принятые правительством или уполномоченным органом ГА). При таком подходе не будет необходимости прибегать к частным законодательным поправкам в связи с изменяющимися обстоятельствами. Рекомендация консультанта состоит в том, что на данном этапе государства-участники должны сосредоточить законотворческие акты на основных общих принципах, отражающих политику страны и открытых для специфического корректирования в свете продолжающегося приобретения опыта. Основной первичный авиационный закон должен быть составлен с тем прицелом, что он должен оставаться в силе в течение 10-15-20 лет, без необходимости внесения существенных поправок.

Имея в виду такой рекомендуемый подход, консультант представляет текст образца Воздушного кодекса на дальнейшее рассмотрение.

### Предпосылки

5. Все государства-участники имеют некое первичное авиационное законодательство, принятое вскоре после приобретения ими независимости, некоторые из них его уже модернизировали или находятся в процессе его модернизации. Все они открыты для дальнейших изменений, с тем, чтобы соответствовать ожиданиям Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов и своим международным обязательствам, все они готовы привести свою деятельность в соответствие с установленной и единообразной международной практикой.

### Текст проекта

6. Предполагаемая модель воздушного кодекса составлялась с намерением достичь наибольшей краткости и ясности формулировок. Было сделано все возможное, чтобы включить только необходимые ведущие принципы, требующие правового регулирования в качестве основной правовой структуры для использования воздушного пространства государств-участников, для нужд аэронавигации и регулирования гражданской аэронавигации и деятельности воздушного транспорта. Должное внимание уделялось тому, чтобы составить текст в полном соответствии с международными

обязательствами государств-участников, как подписавших Конвенцию о международной гражданской авиации и являющихся членами Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Предполагаемая "модель" основывается на сравнительном изучении многих современных законодательств в мире и на недавней практике и опыте тех государств, которым консультант оказывал помощь в подготовке их авиационного законодательства (Чешская Республика, Словакия, Молдова, Шри-Ланка, Намибия, Сирия, Кыргызстан, Венесуэла), а также на выводах Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов.

7. "Модель" представляет собой только общее руководство для государств-участников. Фактически составлять новое авиационное законодательство должны будут опытные правительственные составители законопроекта, чтобы учесть национальную специфику, язык и соответствие другим законодательным текстам. Законотворческий процесс должен будет проходить с проведением разносторонних консультаций - с посредниками в деятельности авиации, министерствами транспорта, юстиции, обороны, иностранных дел и т. д. - до того, как окончательный проект может быть представлен правительством на рассмотрение конституционного законотворческого органа (Парламента, Думы, Законодательного собрания) или Главы государства для издания указа. Задача авиационных экспертов на всех стадиях рассмотрения - отстаивать и сохранять в тексте все существенные элементы, отражающие международные правовые обязательства государства, сложившуюся международную практику и ожидания Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Во многих других отношениях следует ожидать, что принятый текст будет отступать от "модели", с тем чтобы отразить оправданную национальную специфику и правовую культуру.

### **Дальнейшие действия**

8. Пока проект воздушного кодекса находится на рассмотрении, законотворческим приоритетом для государств-участников также должна быть ратификация или строгое соблюдение некоторых международных документов, относящихся к ГА. (Смотрите "Руководство" к семинару в мае 2002 г.). Гражданская авиация интернациональна по своей природе и представляет собой насущную политическую, экономическую и социальную необходимость для государств-участников, чтобы утвердиться в сообществе суверенных государств и обеспечить общественную службу, необходимую для международной перевозки людей, вещей и почты, а также иметь законную долю в международном разделении труда. Принимая во внимание географические особенности некоторых государств-участников, интересы международной авиации являются доминирующими, тогда как перспективы внутренних воздушных перевозок кажутся менее значимыми. Это еще более указывает на необходимость соответствовать международным обязательствам по договорам, соглашениям и Стандартам, принятым ИКАО, и видимо отражать их в национальном законе, с тем, чтобы добиться международного доверия, привлечь иностранные инвестиции и развивать национальную ГА.

Консультант подготовил эти тексты на английском языке, и только этот текст является "auténtичным". Русский перевод был сделан специалистами МАК. Перевод на национальные языки государств-участников потребует большой осторожности, чтобы обеспечить полное языковое соответствие с имеющимся национальным законодательством и международными документами.

"Образец" был обсужден подробно на семинаре/практикуме в Центре МАК в Москве с 17 по 21 июня 2002 г. Все замечания и предложения участников были должным образом рассмотрены и учтены при подготовке окончательной "модели", которая распространяется среди уполномоченных органов Государств-участников Проекта.

**Профессор доктор М.Мильде  
Институт воздушного и космического права (Макгиллский университет),  
бывший директор Юридического управления ИКАО**

**Образец Основного авиационного закона  
(Воздушный кодекс)**

(Подготовлен для проекта ИКАО RER/01/901  
Проф. М. Мильде в мае-июне 2002 г.)

**(Государство) Республика  
ВОЗДУШНЫЙ КОДЕКС 2002**

**ЧАСТЬ I  
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**Статья 1  
Сфера применения**

1. Данный Кодекс регулирует все виды деятельности ГА, функции и обязанности Авиационной Администрации (Полномочного органа ГА), процедуры эксплуатации ВС, использования воздушного пространства и обеспечения аэронавигационного обслуживания в (Государстве). Целью данного Кодекса является удовлетворение потребностей населения (Государства) и международного сообщества в отношении обеспечения безопасных, регулярных и эффективных воздушных перевозок и услуг. В тех случаях, когда международное соглашение, принятое (Государством), предусматривает иное, положения такого соглашения имеют преобладающую силу по отношению к положениям настоящего Кодекса.

2. Данный Кодекс применяется в отношении всех гражданских ВС на территории (Государства), а также в отношении всех гражданских ВС, зарегистрированных в (Государстве), где бы они ни находились, если иное не предусмотрено международным соглашением, действующим в (Государстве) или соответствующим законом другой страны.

3. Данный Кодекс не применяется в отношении государственных ВС. К государственным ВС относятся все ВС, используемые для осуществления военной, полицейской или таможенной службы или любых других целей (Государства) по соблюдению законов.

4. Правительство (Государства) утверждает соответствующие руководства, которые регулируют координацию производства полетов гражданских и государственных ВС в целях обеспечения безопасной аэронавигации.

5. Данный кодекс интерпретируется и применяется для защиты суверенитета, безопасности и экономических интересов (Государства) в рамках взаимовыгодного международного сотрудничества в целях обеспечения безопасной, упорядоченной и рентабельной аэронавигации и воздушных перевозок.

**Статья 2  
Суверенитет**

(Государство) обладает полным и исключительным суверенитетом в отношении воздушного пространства над его территорией. Термин "территория" включает сухопутную территорию и внутренние воды [а также территориальное море].

Статья 3  
Терминология

Все технические термины и выражения, используемые в данном Кодексе и в руководствах, изданных на его основании, толкуются в соответствии с их обычным международным использованием и в соответствии с определениями, содержащимися в международных стандартах Международной организации гражданской авиации, принятых (Государством).

**ЧАСТЬ II  
ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН ГА**

Статья 4  
Учреждение и юрисдикция Полномочного органа ГА

1. Полномочный орган ГА (Государства) учреждается как специализированный и автономный административный орган [в соответствующем министерстве, ведающем транспортными перевозками (Государства)], отвечающий за выполнение данного Кодекса и других законов и международных соглашений, относящихся к гражданской авиации.

2. В рамках данного Кодекса и других соответствующих законов или международных соглашений Полномочный орган ГА имеет юрисдикцию принимать административные решения и применять правила, руководства, инструкции, стандарты и другие нормативные акты к другим организациям, физическим и юридическим лицам, имеющим отношение к деятельности ГА.

3. Генеральный директор Полномочного органа ГА назначается на срок не менее ..... лет [Главой Государства/Премьер-министром (Государства)] по предложению [заместителя Премьер-министра, ведающего деятельностью транспорта], который определяет условия его службы. Генеральный директор может быть отозван на законном основании [Главой Государства/Премьер-министром]. Генеральный директор обладает признанной квалификацией в области авиации и управления и не может быть занят на другой работе или заниматься другой деятельностью, а также не может иметь финансовую заинтересованность в какой-либо деятельности, связанной сaviацией.

4. (а) Генеральный директор отвечает перед Правительством за выполнение функций Полномочного органа ГА и за эффективное исполнение обязанностей, возложенных на него данным Кодексом.

(б) Генеральный директор может назначать и нанимать на работу, руководствуясь исключительно соображениями квалификации и компетентности, других должностных лиц Полномочного органа ГА, представителей, служащих, консультантов или экспертов в случае необходимости и определяет их полномочия и обязанности, а также условиях их службы. Ни одно из этих лиц не может иметь финансовую заинтересованность в деятельности, связанной сaviацией.

(с) Генеральный директор имеет право, при наличии бюджетных ассигнований и соответствующих законов (Государства), заключать контракты или договариваться о предоставлении услуг физическими лицами, частными и общественными организациями или органами (Государства) с целью осуществления своих обязанностей в соответствии с данным Кодексом.

5. Полномочный орган ГА финансируется:

(а) из государственного бюджета по определению Правительства;

(б) Полномочный орган ГА собирает налоги с физических и юридических лиц за административную и другую деятельность, за осуществление постоянного надзора за безопасностью полетов и другую деятельность, связанную с функциями, придаными Полномочному органу ГА.

Полномочный орган ГА в соответствии с установленными правилами определяет размер таких налогов. [Часть сборов с пользователей, упомянутых в Статье 19, для аэропортов, аeronавигационного обслуживания на маршруте и других услуг для аeronавигации и воздушного транспорта передается поставщиками этих услуг в текущий бюджет Полномочного органа ГА, как установлено Правительством (Государства)];

(c) Все собранные средства перечисляются на отдельный счет Полномочного органа ГА;

(d) Собранная сумма, в соответствии с пунктом (b) выше, сокращает ассигнования из государственного бюджета.

## Статья 6

### Полномочия и обязанности Полномочного органа ГА

Полномочный орган ГА имеет следующие полномочия и обязанности:

- а) разработка и представление на одобрение Правительства (Государства) государственной политики в отношении безопасности и эффективности ГА и использования воздушного пространства;
- б) подготовка и выполнение, при согласовании с Министерством иностранных дел, международных авиационных соглашений;
- в) представление (Государства), по согласованию с Министерством иностранных дел, в международных организациях и на совещаниях по вопросам деятельности ГА;
- г) определение органов, ответственных за эксплуатацию аэропортов, служб УВД, метеорологическую службу, аeronавигационную службу, техническую службу и другие наземные службы и надзор за их деятельностью в целях обеспечения безопасной ГА;
- д) регулирование процедур, выдача разрешений и установление запрещений и ограничений на использование воздушного пространства (Государства);
- е) осуществление координации, совместно с соответствующими военными, полицейскими и другими властями, гражданских и государственных воздушных перевозок;
- ж) согласование мер по защите ГА от актов незаконного вмешательства в ее деятельность;
- з) разработка, публикация и модернизация стандартов и правил эксплуатации в соответствии с данным Кодексом;
- и) выполнение Стандартов и Рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации;
- ж) осуществление постоянного надзора за деятельностью всех эксплуатантов, организаций и предприятий ГА в отношении их соответствия данному Кодексу и стандартам и правилам эксплуатации, изданным в соответствии с ним, а также соответствия их соглашениям с другими государствами;
- к) инспектирование ВС и членов экипажа других государств, производящих полеты на территории (Государства);
- л) ведение Реестра гражданских ВС (Государства);
- м) определение необходимости предлагаемых коммерческих воздушных перевозок и услуг;
- н) выдача сертификатов, лицензий и разрешений на все виды деятельности ГА;
- о) выдача и утверждение сертификатов летной годности ВС и сертификация аeronавигационных средств и другого авиационного оборудования;
- р) выдача и утверждение лицензий персоналу по обеспечению полетов авиадиспетчерам и техническому персоналу;
- т) проведение расследования авиационных происшествий и инцидентов на территории (Государства) и участие в проведении таких расследований в другом государстве, имеющих отношение к ВС, зарегистрированным в (Государстве) или эксплуатируемым эксплуатантом (Государства);
- т) сбор и оценка статистических и других данных, которые предоставляются эксплуатантом в соответствии с имеющимися законами и правилами;

с) выдача разрешений на предоставление всех видов коммерческих перевозок и услуг и формулировка требований к осуществлению таких перевозок и услуг, необходимых для обеспечения безопасности полетов;

т) определение технических, финансовых и иных возможностей эксплуатанта, необходимых для осуществления предлагаемых воздушных перевозок и услуг;

и) запрещение, отмена, временное прекращение или изменение, в соответствии с установленными процедурами, любых видов производства полетов и деятельности ГА, если они представляют угрозу безопасности полетов или не соответствуют установленным международным стандартам и правилам;

в) осуществление других полномочий и функций, относящихся к регулированию деятельности ГА, периодически, по распоряжению Правительства.

2. Генеральный директор Полномочного органа ГА может передавать физическим или юридическим лицам, или международному органу, в рамках установленной компетенции, полномочия по выполнению Стандартов и Рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации, а также законов, стандартов и правил (Государства), по надзору за проверкой летной годности ВС, проверке квалификации персонала по производству полетов и полномочия по расследованию происшествий и инцидентов; такая передача полномочий устанавливает сферу и способ осуществления функций таким лицом, любые заключения подлежат утверждению Генеральным директором Полномочного органа ГА.

3. Все физические и юридические лица и организации, действующие в области ГА в (Государстве) обязаны соблюдать любые правила или руководства, изданные Полномочным органом ГА, подчиняться любому распоряжению Полномочного органа ГА и предоставлять ему любую требуемую информацию и документацию, а также обеспечивать должностным лицам Полномочного органа ГА в любое время доступ ко всей информации, документам, оборудованию и зонам, находящимся под их юрисдикцией или контролем.

4. Полномочный орган ГА может освободить от выполнения требований любого правила или стандарта, предписанных данным Кодексом, если Генеральный директор Полномочного органа ГА сочтет, что это необходимо в интересах общественности и не создает угрозу безопасности ГА.

## Статья 7

### Инспектирование

1. Полномочный орган ГА может учредить [инспектирующий орган] [Инспекцию] [Авиационную инспекцию] для оказания помощи в выполнении обязанностей Полномочного органа ГА по сертификации и проведению постоянных проверок ВС, аэродромов, средств УВД, авиационного персонала и авиаиспетчёров. Полномочный орган ГА и такой инспектирующий орган имеют право, без наличия специального разрешения и без ограничений, проводить проверку любого гражданского ВС на территории (Государства), чтобы гарантировать, что такие ВС пригодны к полетам и эксплуатируются в соответствии с данным Кодексом и имеющимися правилами и директивами.

2. Инспектор, имеющий должные полномочия, обладает правом дать указание эксплуатанту или авиационному персоналу о том, что ВС не должно выполнять полет в следующих условиях:

- (а) если ВС не годно к полетам; или
- (б) если экипаж не имеет необходимой квалификации, или физически или умственно не в состоянии выполнять полет; или
- (с) если, по его мнению, выполнение полета представляет опасность для лиц или имущества на борту ВС или на земле.

3. Инспектор может дать распоряжение о том, чтобы были проведены соответствующие корректирующие меры до того, как полет будет разрешен.

**Статья 8**  
Проведение административной процедуры  
в отношении Полномочного органа ГА

Административная процедура в отношении Полномочного органа ГА, в том числе апелляция против решений, принятых им, проводится в соответствии с действующими общими правилами и практикой проведения административных процедур; однако, апелляция против административного решения Полномочного органа ГА не будет иметь следствием приостановку решения, против которого она подана, если такое решение относится, по мнению Полномочного органа ГА, к вопросам безопасности полетов и авиационной безопасности.

**ЧАСТЬ III**  
**ВОЗДУШНЫЕ СУДА**

**Статья 9**  
Определение

Воздушное судно - любой летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли.

**Статья 10**  
Государственный авиационный реестр

1. Государственный авиационный реестр (Государства) (далее именуемый "Реестр"), который ведется Генеральным директором Полномочного органа ГА, является общественным административным документом, в котором содержится запись всех данных о гражданских ВС, зарегистрированных в (Государстве).

2. Гражданское воздушное судно регистрируется в Реестре или исключается из Реестра по просьбе его владельца или, с согласия владельца, его эксплуатанта только при условии, что:

- a) ВС не зарегистрировано в Реестре другого государства и
- b) собственник или эксплуатант ВС является гражданином (или постоянно проживает) в (Государстве), или что корпоративная организация имеет основной бизнес в (Государстве).

3. ВС, зарегистрированное в Реестре, приобретает национальную принадлежность (Государства).

4. Процедура регистрации ВС, выдачи сертификата о регистрации, использования государственных опознавательных знаков устанавливается соответствующими стандартами и правилами (Государства), изданными Генеральным директором Полномочного органа ГА.

5. Регистрация в Реестре является свидетельством права собственности на ВС и других прав в отношении ВС. Владение ВС на правах аренды в течение 6 месяцев и более также может быть зарегистрировано в Реестре.

6. Генеральный директор может, в соответствии со статьей 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации, по соглашению с авиационными властями другого государства, взять на себя определенные функции и обязанности Государства регистрации в отношении ВС, зарегистрированного в этом государстве, если это ВС будет эксплуатироваться на основе аренды или другого соглашения эксплуатантом (Государства). Генеральный директор может заключить подобное соглашение с властями другого государства, с целью передачи этому государству определенных

функций и обязанностей Государства регистрации в отношении ВС, зарегистрированного в (Государстве). О любом таком соглашении следует незамедлительно сообщить Совету Международной организации гражданской авиации.

## Статья 11

### Летная годность

1. Ни одно ВС не может получить разрешение на эксплуатацию на территории (Государства), если его эксплуатант не имеет действующего сертификата летной годности на это ВС. Сертификат летной годности выдается Генеральным директором Полномочного органа ГА, при условии, что ВС соответствует нормам летной годности, установленным (Государством) для этого типа и класса ВС и отвечает международным стандартам, принятым Международной организацией гражданской авиации.

2. Представление кандидатом утвержденного проекта и соответствующей технической документации является доказательством того, что ВС отвечает соответствующим нормам летной годности.

3. Во время построения ВС должно пройти испытания в соответствии с установленной процедурой, чтобы установить, что оно соответствует требуемым данным, указанным в утвержденном проекте, и что его конструкция является удовлетворительной.

4. Полномочный орган ГА может признать действительными сертификаты летной годности, которые выданы или признаны действительными другим Договаривающимся государством ИКАО или международной организацией, при условии, что требования, в соответствии с которыми были выданы или признаны действительными эти сертификаты, равносильны минимальным стандартам или являются более высокими, чем минимальные стандарты, установленные Международной организацией гражданской авиации и принятые (Государством).

5. Все ВС, зарегистрированные в Реестре, подлежат периодической проверке в отношении поддержания летной годности, в соответствии с условиями, определяемыми Полномочным органом ГА. Если такая проверка обнаружит несоответствие этим условиям, Полномочный орган ГА приостанавливает действие сертификата летной годности или аннулирует его.

6. Составные части и комплектующие ВС, определенные правилами, могут быть использованы только, если Полномочный орган ГА подтвердил их соответствие. Продажа или установка на ВС любых составных частей или комплектующих изделий, которые не утверждены Генеральным директором Полномочного органа ГА, не разрешается, и любое нарушение подлежит штрафу в соответствии с данным Кодексом и другими соответствующими законами.

7. Полномочный орган ГА принимает решения в отношении летной годности ВС или его составных частей и комплектующих изделий исключительно с целью гарантировать максимально высокий уровень безопасности полетов и защиты окружающей среды.

## Статья 12

### Оборудование связи, фотоаппаратура и высокочувствительная дистанционная аппаратура

1. Любые радиотехнические средства связи могут быть установлены на борту ВС и эксплуатироваться членом летного экипажа, если имеется соответствующая лицензия Государства регистрации ВС или Государства эксплуатанта. Создание каких-либо помех в связи с ВС, работе служб воздушного движения или систем радионавигации или наблюдения наказуемо в соответствии с данным Кодексом и другими имеющимися законами (Государства).

2. Любая аппаратура аэрофотосъемки и высокочувствительная дистанционная аппаратура может быть установлена на борту ВС и эксплуатироваться в воздушном пространстве (Государства) только с разрешения Генерального директора и в соответствии с условиями такого разрешения.

## **ЧАСТЬ IV АВИАЦИОННЫЙ ПЕРСОНАЛ**

### **Статья 13 Определение**

1. К авиационному персоналу относятся назначенные лица, осуществляющие деятельность по обслуживанию ВС и производству полетов гражданских ВС и имеющие соответствующие свидетельства, выдаваемые персоналу ГА.

2. Членом летного экипажа ВС, зарегистрированного или эксплуатируемого в (Государстве), может быть только подданный (Государства). Освобождение от этого требования может быть предоставлено только по решению Генерального директора Полномочного органа ГА, если это соответствует государственным интересам.

3. Командиром ВС является пилот, который назначается эксплуатантом или собственником ВС для выполнения обязанностей командира и несет ответственность за безопасное выполнение полета и тех функций и обязанностей, которые содержатся в соответствующих правилах или международных соглашениях.

### **Статья 14 Выдача свидетельств**

1. Выдача и признание действующими свидетельств авиационному персоналу осуществляется в соответствии с правилами, установленными Генеральным директором Полномочного органа ГА, и с международными стандартами, принятыми Международной организацией гражданской авиации и признанными (Государством).

2. Медицинский осмотр авиационного персонала проводится комиссией, которая назначается Полномочным органом ГА в соответствии с определенными стандартами и правилами, установленными Генеральным директором Полномочного органа ГА.

3. Лицо, имеющее свидетельство, должно воздержаться от выполнения своих обязанностей, если оно чувствует, что его физические и умственные способности снижены вследствие болезни, травмы, усталости или по любой другой причине.

4. Выполнение обязанностей, связанных с производством или обслуживанием полетов, под влиянием действия психотропных веществ, таких как алкоголь, наркотики и других психостимулирующих веществ, запрещено, и любое нарушение подлежит наказанию в соответствии с данным Кодексом и другими имеющимися законами.

## ЧАСТЬ V АЭРОДРОМЫ И АЭРОПОРТЫ

### Статья 15 Аэродромы (Государства)

1. Аэродромы в (Государстве) подразделяются на:

- гражданские аэродромы;
- государственные (военные) аэродромы;
- аэродромы совместного использования.

2. Режим аэродромов совместного использования гражданскими и военными ВС определяется правительством (Государства) в специальном постановлении.

3. Режим международных аэродромов и аэродромов, открытых для производства международных полетов, определяется Генеральным директором Полномочного органа ГА.

4. Аэродромы осуществляют свою деятельность равным образом в отношении различных эксплуатантов; однако, приоритет отдается выполнению международных регулярных полетов [и ...].

### Статья 16 Сертификация аэродромов, их функции и власти

1. Любой аэродром на территории (Государства), открытый для производства полетов гражданских ВС, должен быть сертифицирован Полномочным органом ГА как отвечающий требованиям эксплуатации и безопасности в соответствии с международными стандартами, принятыми (Государством).

2. Полномочный орган ГА ведет Государственный реестр всех гражданских аэродромов в (Государстве).

3. Полномочный орган ГА обладает правом ограничить или временно приостановить работу аэропорта или аннулировать его Сертификат, если он установит, что аэродром не соответствует необходимым нормам эксплуатации и безопасности.

4. Эксплуатант аэропорта осуществляет все необходимые функции по обеспечению безопасной посадки и взлета ВС, защиты и обслуживания ВС, порядка и безопасности в аэропорту и наличию средств защиты от происшествий/пожаров, службы скорой помощи и других служб здравоохранения, и по обеспечению защиты от незаконных актов, направленных против безопасности ГА.

5. Аэродром может эксплуатироваться общественным предприятием или гражданином (Государства) или корпоративной организацией, которая имеет основной бизнес на территории (Государства).

6. Все ВС, выполняющие международные полеты на или с территории (Государства) совершают взлет и посадку на международном аэродроме или аэродроме, открытом для международных воздушных перевозок, где осуществляется пограничный, медицинский, иммиграционный, таможенный и иной контроль.

7. Иностранные ВС могут пользоваться аэродромом, который не открыт для международных воздушных перевозок, только со специального разрешения Полномочного органа ГА и в аварийной ситуации.

## Статья 17

### Строительство аэропортов и отвод участка земли

1. Осуществление строительства и реконструкции аэропортов подлежит утверждению Полномочным органом ГА, совместно с другими органами Правительства, в соответствии с имеющимися законами и установленными стандартами и правилами.

2. В соответствии с действующим законодательством и в интересах общества, участок земли, здания и сооружения в окрестностях существующего или запланированного места расположения аэропорта могут быть экспроприированы исключительно для нужд ГА.

## Статья 18

### Размещение и маркировка объектов в зоне аэропорта

1. Возведение или реконструкция в зоне аэродрома зданий, сооружений, коммуникаций, высоковольтных силовых линий, радиотехнических и других объектов, которые могут создавать угрозу безопасной эксплуатации ВС или вызывать помехи в работе радиотехнических средств аэропорта, подлежит утверждению со стороны Полномочного органа ГА. Лица, которые нарушают установленные правила, осуществляют за свой счет и за счет своих ресурсов снос, передвижение или необходимые изменения объектов по требованию Полномочного органа ГА.

2. Собственники зданий и сооружений, находящихся в непосредственной близости от аэропорта, как определено Полномочным органом ГА, обязаны размещать и содержать за свой счет установленные дневные иочные маркировочные знаки.

## Статья 19

### Сборы с пользователей

1. Собственники и эксплуатанты ВС обязаны платить эксплуатанту аэропорта, поставщикам ОВД, метеорологических и других служб, сообща и отдельно, сборы с пользователей за аэронавигационные средства и обслуживание. Размер таких сборов подлежит утверждению Полномочного органа ГА, равно действует в отношении различных пользователей и соответствует международным стандартам, принятым (Государством). ВС, которые участвуют в выполнении поисково-спасательных работ, оказании гуманитарной помощи в случае природных бедствий или чрезвычайного положения, а также ВС, терпящие бедствие, освобождаются от аэропортовых и других сборов с пользователей, за исключением случаев, когда Полномочный орган ГА принимает иное решение.

2. Эксплуатант аэропорта или его представитель имеет право задержать вылет любого ВС до тех пор, пока эксплуатант ВС не заплатит соответствующие аэропортовые сборы и оплатит другие неуплаченные счета за предоставленное обслуживание, или не представит соответствующие гарантии, приемлемые для эксплуатанта аэропорта, за исключением случаев освобождения от сборов, определенных в параграфе 1 данной Статьи.

3. Условия использования гражданских аэропортов для нужд государственных ВС определяются Правилами, которые устанавливает Полномочный орган ГА. Использование военных аэродромов для нужд гражданских ВС осуществляется в соответствии с правилами, изданными Правительством (Государства).

## **ЧАСТЬ VI ПОЛЕТЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

### **Статья 20 Безопасность полетов**

Любые полеты гражданских ВС должны выполняться таким образом, чтобы гарантировать и защитить безопасность ВС, его пассажиров и экипажа, безопасность других ВС, а также безопасность лиц и имущества на земле.

### **Статья 21 Сертификат эксплуатанта**

1. Ни одному ВС, зарегистрированному в (Государстве) или эксплуатируемому на основе аренды или другого соглашения эксплуатантом, имеющим основной бизнес на территории (Государства), не разрешается выполнять полеты до тех пор, пока его эксплуатант не получит от Полномочного органа ГА Сертификат эксплуатанта. Иностранные эксплуатанты должны иметь Сертификат эксплуатанта, выданный соответствующим уполномоченным органом иностранного государства.

2. Каждый эксплуатант ВС обязан иметь и соблюдать соответствующий страховой полис, предусматривающий его ответственность за любой вред, который может быть причинен при осуществлении воздушных перевозок.

3. До того, как выдать Сертификат эксплуатанта, Полномочный орган ГА убеждается, что кандидат является компетентным, обращая особое внимание на его квалификацию, оборудование, соответствующее страхованию ответственности, организацию, набор персонала, осуществление подготовки, проведение технического обслуживания и других мероприятий, чтобы обеспечить безопасную и эффективную эксплуатацию ВС указанных типов, в отношении полетов и в соответствии с целями, указанными кандидатом. Эксплуатант обязан соответствовать всем условиям и положениям, которые прилагаются к Сертификату эксплуатанта.

4. Каждый владелец Сертификата эксплуатанта обязан проводить регулярную проверку, техническое обслуживание и ремонт всего оборудования, используемого в ГА и обеспечивать проведение всех полетов в интересах общества и в соответствии с данным Кодексом и имеющимися правилами и директивами.

5. Эксплуатация ВС без наличия действующего Сертификата эксплуатанта или в нарушение указанных требований и условий запрещается, и любое нарушение наказуемо в соответствии с данным Кодексом.

### **Статья 22 Производство полетов**

1. Производство полетов в воздушном пространстве (Государства) осуществляется в соответствии с имеющимися правилами и со стандартами, принятыми Международной организацией гражданской авиации.

2. Каждое ВС, которое получает разрешение на выполнение полета, должно иметь на борту следующую документацию:

- (а) удостоверение о регистрации;
- (б) Сертификат летной годности;

- (с) разрешение на установку и использование радиооборудования;
- (д) руководство по летной эксплуатации ВС;
- (е) бортовой журнал ВС;
- (ф) Сертификат эксплуатанта;
- (г) другие документы, предусмотренные требованиями Полномочного органа ГА или международными соглашениями.

3. Документы ВС, имеющиеся на борту гражданских ВС иностранных государств, признаются действующими на территории (Государства), при условии, что они соответствуют международным авиационным стандартам.

4. Каждый полет ВС выполняется в соответствии с утвержденным планом полета, который представляется эксплуатантом ВС уполномоченному органу ОВД.

5. Освобождение от обязанности представления плана полета может давать Полномочный орган ГА в случаях, когда полеты выполняются по решению Правительства (Государства) с целью защиты интересов и безопасности Государства и населения в случае природного бедствия, осуществления поисково-спасательных работ и в других чрезвычайных ситуациях.

6. Вынужденное отступление от плана полета разрешается, при обязательном уведомлении властей ОВД, в случаях, когда имеется реальная угроза для ВС, людей на борту или окружающей среды.

7. Полеты высшего пилотажа и полеты ВС на низких высотах над населенными районами или скоплением людей, а также на сверхзвуковой скорости выполняются только в соответствии с имеющимися правилами и на основании специального разрешения Полномочного органа ГА.

## Статья 23 Опасные грузы

1. Вещества, которые могут представлять угрозу для ВС, его пассажиров, экипажа или лиц и имущества на земле, разрешается провозить на борту ВС только в соответствии с правилами, установленными Полномочным органом ГА и международными стандартами, принятыми (Государством).

2. Гражданское ВС может перевозить оружие и боеприпасы в воздушном пространстве (Государства) только при наличии письменного разрешения Полномочного органа ГА.

3. Полномочный орган ГА устанавливает правила, соответствующие международным стандартам, принятым (Государством) в отношении перевозки по воздуху опасных грузов; такие правила определяют любые вещества, перевозка которых по воздуху запрещена, либо в отношении которых имеются количественные ограничения и специальные требования к их упаковке и маркировке.

## ЧАСТЬ VII ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА, УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, РАССЛЕДОВАНИЕ ПРОИСШЕСТВИЙ

## Статья 24 Организация воздушного пространства

1. Использование воздушного пространства (Государства) координирует Объединенный комитет, куда входят должностные лица Полномочного органа ГА и [Министерства обороны]

Председатель Объединенного комитета назначается Правительством (Государства). Объединенный комитет координирует использование воздушного пространства гражданскими и государственными ВС в целях обеспечения безопасной аeronавигации. Он может устанавливать запретные зоны и зоны ограничения полетов в воздушном пространстве (Государства), где полеты гражданских ВС запрещены или ограничены постоянно, либо на определенный период времени. Объединенный Комитет определяет воздушные трассы и маршруты полета, которых должны придерживаться гражданские ВС, и средства и службы, имеющиеся на этих маршрутах, с учетом Региональных аeronавигационных планов, принятых ИКАО. Генеральный директор издает решения Объединенного Комитета в виде руководства. Если члены Объединенного комитета не могут принять решение по отдельному вопросу, то дело передается на окончательное рассмотрение [Премьер-министра (Государства)].

2. Иностранные государственные ВС могут пролетать над территорией (Государства) или совершать посадку на его территории только при наличии особого разрешения Генерального директора и в соответствии с условиями такого разрешения.

3. Полеты и маневры гражданских ВС в воздушном пространстве (Государства) соответствуют правилам полетов, которые издает Генеральный директор, в виде руководства. Над открытым морем действуют правила, принятые Международной организацией гражданской авиации.

## Статья 25

### Обслуживание воздушного движения

1. Работа служб воздушного движения в (Государстве) обеспечивается поставщиком услуг, который имеетнюю лицензию Генерального директора. В качестве такого поставщика может выступать общественная организация или корпоративная организация, которая имеет основной бизнес на территории (Государства).

2. ОВД должно обеспечиваться всем ВС в воздушном пространстве (Государства), независимо от их гражданства или гражданства эксплуатанта, в соответствии с международными стандартами, установленными Международной организацией гражданской авиации и принятыми (Государством).

3. В соответствии с условиями межправительственного соглашения обеспечение ОВД в установленных зонах воздушного пространства (Государства) может быть делегировано властям другого государства. Подобным же образом, в соответствии с условиями межправительственного соглашения, работа служб воздушного движения (Государства) может обеспечиваться в установленных зонах воздушного пространства другого государства.

4. Поставщик услуг ОВД взимает сборы с пользователей за услуги, предоставляемые ВС в соответствии с условиями, определенными в Ст.18.

## Статья 26

### Поиск и спасание

1. Аeronавигационная служба поиска и спасания (Государства) выполняет любые работы по поиску и спасанию любого ВС, терпящего бедствие, пропавшего ВС или в отношении ВС после аварийной посадки или авиационного происшествия. Все организации и власти (Государства), объединения и физические лица обязаны оказывать требуемую помочь при проведении поисково-спасательных работ в целях спасения человеческих жизней и имущества, предотвращения дальнейшего ущерба и сохранения любых улик, необходимых для проведения соответствующего расследования.

2. Полномочный орган ГА издает руководства, соответствующие международным стандартам, для регулирования поисково-спасательных работ. Такие Руководства также определяют, на каких условиях поисково-спасательные работы могут проводиться иностранными службами поиска и спасания на территории (Государства), и может ли быть выплачена компенсация за проведение поисково-спасательных работ в каждом отдельном случае.

Положения данной статьи также применяются в случае природного бедствия или других чрезвычайных ситуаций, когда требуется помочь авиации.

## Статья 27

### Расследование авиационного происшествия или инцидента

1. В случае авиационного происшествия с гражданским ВС на территории (Государства), повлекшего за собой гибель людей или серьезные повреждения, или указывающего на серьезный технический дефект ВС или аэронавигационных средств проводится расследование обстоятельств происшествия. Расследование проводится независимым органом квалифицированных экспертов, назначаемым Правительством (Государства) и действующим независимо от Полномочного органа ГА. Такое расследование имеет целью установить возможную причину или причины происшествия и предотвратить повторение подобных происшествий. Установление чьей-либо вины и ответственности не является целью такого расследования, и оно не выносит решения до возможного проведения другого расследования другими компетентными органами. Расследование проводится в соответствии с правилами, разработанными Правительством, и со Стандартами и Рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации, принятыми (Государством). Генеральный директор Полномочного органа ГА в соответствии с имеющимися правилами распространяет окончательный отчет о результатах проведения такого расследования.

2. В случае происшествия с иностранным ВС на территории (Государства), государству регистрации ВС, государству-производителю ВС и государству основной деятельности эксплуатанта предоставляется возможность назначать аккредитованных представителей, которые будут присутствовать на расследовании, и любые выводы расследования сообщаются этим государствам. В случае происшествия за границей с гражданским ВС, зарегистрированным в (Государстве), или эксплуатант которого имеет основное место бизнеса или проживания в (Государстве), Полномочный орган ГА делает запрос о том, чтобы независимый орган экспертов, назначенных Правительством, представлял (Государство) в ходе расследования, проводимого иностранным государством.

## ЧАСТЬ VIII

### ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

## Статья 28

### Сертификация и лицензирование воздушных перевозок

1. Перевозку по воздуху людей, багажа, грузов и почты за плату может осуществлять перевозчик, имеющий Сертификат эксплуатанта и Сертификат авиаперевозчика для определенной категории воздушных перевозок.

2. Сертификат авиаперевозчика выдается физическому или юридическому лицу, имеющему основной бизнес в (Государстве), после того, как получено подтверждение того, что кандидат соответствует требованиям данного Кодекса в отношении безопасной эксплуатации ВС, имеет соответствующую организацию, финансовые ресурсы и структуру управления, адекватное страхование ответственности, зарегистрированное ВС, что необходимо для осуществления коммерческих воздушных перевозок, и эффективную программу по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность ГА.

3. Сертификат авиаперевозчика выдается по представлении кандидатом необходимой информации в отношении предполагаемых воздушных перевозок и услуг и подтверждении их безопасности и наличия технических и финансовых возможностей в течение определенного периода времени. Генеральный директор может приостановить действие Сертификата авиаперевозчика или аннулировать его, если он сочтет, что перевозчик не соответствует требованиям Сертификата.

4. Любое физическое или юридическое лицо, занимающееся на территории (Государства) организацией или продажей услуг воздушного транспорта, обязано иметь лицензию, выданную Полномочным органом ГА по получении подтверждения финансовой ответственности в отношении клиентов и возможности взимать и отменять любые сборы, причитающиеся за осуществление таких услуг.

## Статья 29

### Международные перевозки

1. Перевозчик, сертифицированный Полномочным органом ГА, может осуществлять международные воздушные перевозки, если он также получит разрешение на выполнение воздушных перевозок или свидетельство, выданное соответствующим полномочным органом иностранного государства или государств, над территорией или на территорию которых совершается перевозка.

2. Иностранный авиаперевозчик может осуществлять международные перевозки по воздуху на территорию или с территории (Государства) на основании разрешительного свидетельства иностранного эксплуатанта, выданного Полномочным органом ГА. Такие свидетельства выдаются на основании международного соглашения, участником которого является (Государство), или в интересах общества, при условии, что кандидат (иностранный авиаперевозчик):

- (а) имеет Сертификат эксплуатанта и свидетельство авиаперевозчика, выданные или признанные действующими Государством его основной деятельности;
- (б) обладает действительным правом собственности и эффективно контролирует имущество авиакомпании;
- (с) подтвердит, что он имеет адекватное страхование ответственности за ущерб, который может быть причинен в результате авиаперевозок и
- (д) имеет соответствующую программу обеспечения безопасности для предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность ГА.

3. Свидетельство иностранного эксплуатанта может быть аннулировано, или его действие приостановлено Полномочным органом ГА, если иностранный авиаперевозчик перестает соответствовать установленным требованиям.

## Статья 30

### Условия осуществления перевозок

1. Условия перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты определяются тарифным справочником авиаперевозчика, который подлежит утверждению Полномочным органом ГА. Они также могут определяться специальным контрактом, который заключает авиаперевозчик, при условии, что этот контракт не противоречит обязательным положениям соответствующих законов. Авиаперевозчику не разрешается снимать или ограничивать свою ответственность по контракту, заключенному до причинения ущерба, если такой контракт не соответствует требованиям действующего закона.

2. Ответственность в отношении осуществления международных авиаперевозок определяется международными соглашениями, в которых участвует (Государство).

## Статья 31

### Упрощение формальностей

1. Полномочный орган ГА разрабатывает, совместно с другими соответствующими уполномоченными органами Правительства, Руководства для облегчения и упрощения выполнения международных воздушных перевозок путем координации и упрощения процедур, связанных с оформлением пассажиров, грузов, таможенным, медицинским контролем и другими требованиями международных авиаперевозок, в соответствии с международными стандартами, принятыми (Государством).

2. Меры по упрощению формальностей при осуществлении воздушных перевозок не должны проводиться в ущерб мерам, необходимым для обеспечения авиационной безопасности, защиты здоровья людей и предотвращения импорта или экспорта запрещенных веществ.

## ЧАСТЬ IX ДРУГИЕ АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ

### Статья 32

1. Любые авиационные работы, выполняемые эксплуатантом ВС с использованием воздушных судов за плату (в том числе прогулочные полеты, аэронавигационная подготовка, аэрофотосъемка, картографирование, опыление посевов и т.д.), могут проводиться только на основании лицензии, выданной Полномочным органом ГА. Такая лицензия может быть выдана любому кандидату (отечественному или иностранному) при получении подтверждения того, что ВС, которые будут использоваться для авиационных работ, имеют действующий Сертификат летной годности, авиационный персонал имеет необходимые свидетельства для выполнения своих обязанностей и эксплуатант имеет соответствующее страхование ответственности за вред, который может быть причинен в связи с осуществлением планируемой деятельности.

2. Любое использование ВС для публичного показа фигур высшего пилотажа и демонстрационных полетов требует наличия специального разрешения, выданного Полномочным органом ГА в соответствии с условиями, которые определяются отдельно для каждого случая.

3. Авиационные училища, которые проводят авиационное обучение и подготовку, должны иметь лицензию Полномочного органа ГА, а инструкторы иметь свидетельство пилота-инструктора в соответствии с правилами, установленными Полномочным органом ГА.

## ЧАСТЬ X АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

### Статья 33

1. Полномочный орган ГА готовит на утверждение Правительства в форме правительственного постановления национальную программу авиационной безопасности для защиты ГА от актов незаконного вмешательства. Целью национальной программы является предотвращение и пресечение любых криминальных действий, направленных против безопасности ГА и ее средств, или предотвращение злоупотребления ГА, как указано в международных конвенциях, участником которых является (Государство) и международных стандартах, принятых (Государством).

2. Полномочный орган ГА координирует программы авиационной безопасности с другими соответствующими уполномоченными органами Правительства и властями других государств и международными организациями.

3. Каждый эксплуатант аэропорта и каждый авиаперевозчик, имеющий лицензию, готовит на утверждение Полномочного органа ГА совместно с другими соответствующими уполномоченными органами Правительства программу защиты ГА и ее средств от незаконного вмешательства в область их деятельности. В таком плане определяются предупредительные меры, необходимый персонал и его подготовка, а также применяемые мероприятия и процедуры.

4. Все лица, осуществляющие эксплуатацию ВС или участвующие в воздушных перевозках, обязаны подвергаться досмотру, а также предоставлять для досмотра свои вещи и багаж по указанию соответствующих властей. Эксплуатант аэропорта или авиаперевозчик может не допустить к воздушной перевозке любое лицо, которое отказывается проходить предполетный досмотр или имеет при себе предметы, которые могут представлять угрозу авиационной безопасности. Проведение предполетного досмотра иностранного дипломатического персонала и его багажа, грузов и дипломатической почты регулируется международными соглашениями, в которых участвует (Государство).

## **ЧАСТЬ XI ШТРАФНЫЕ МЕРЫ**

### **Статья 34**

1. Акты незаконного вмешательства в деятельности ГА считаются серьезным правонарушением и определяются, также как и соответствующие меры наказания, [Уголовным кодексом] (Государства).

2. В соответствии со своими административными полномочиями Полномочный орган ГА может наложить штраф не выше [эквивалент 25 000 долларов США] на физическое лицо или [эквивалент 500 000 долларов США] на корпоративную организацию, которая нарушает положения данного Кодекса, например, осуществляет свою деятельность без наличия необходимого Сертификата, разрешения или свидетельства, действует вразрез с установленными в них положениями или каким-то другим образом нарушает положения данного Кодекса. Полномочный орган ГА также может временно приостановить или аннулировать действие любого сертификата, разрешения или свидетельства любого юридического лица, которому приписывается такое нарушение. Решение Полномочного органа ГА может быть обжаловано в суде, но подача апелляции не приостанавливает действие любого решения, относящегося к безопасности полетов или авиационной безопасности.

## **ЧАСТЬ XII ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

### **Статья 35**

1. В день введения в действие данного Кодекса признать утратившим силу:  
[– Воздушный кодекс (Государства) дата ...  
– ...  
– ...]

2. Все правила, сертификаты, разрешения, свидетельства и концессии, действующие в соответствии с предыдущим законодательством, остаются в силе в течение одного года со времени

вступления в действие данного Кодекса, если Полномочный орган ГА не примет ранее соответствующие меры по данному Кодексу.

Статья 36

Ввести в действие данный Кодекс через \_\_\_\_\_ дней со времени его публикации.

Президент (Государства)