



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ — 36-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 30 ноября – 3 декабря 2015 года)

Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение общей программы работы Юридического комитета

РАССМОТРЕНИЕ ИНСТРУКТИВНОГО МАТЕРИАЛА О КОНФЛИКТЕ ИНТЕРЕСОВ: ДОКЛАД О РЕЗУЛЬТАТАХ ОБЗОРА КОНФЛИКТОВ ИНТЕРЕСОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Секретариатом)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Пункт "Рассмотрение инструктивного материала о конфликте интересов" был включен в общую программу работы Юридического комитета путем внесения в рабочий документ A37-WP/80 предложения Соединенных Штатов Америки. Включение данного пункта в общую программу работы было одобрено Юридическим комитетом, Советом и 38-й сессией Ассамблеи, что повысило приоритетность этого пункта, сделав его вторым пунктом в программе работы.

1.2 11 июня 2014 года Секретариат ИКАО начал обзор, когда в письме государствам LE 4/69-14/40 государствам была направлена просьба заполнить до 15 августа 2014 года опросник, касающийся рассмотрения конфликтов интересов в гражданской авиации в их соответствующих юрисдикциях. Копия вопросника представлена в **добавлении А**. По просьбе нескольких государств было выделено дополнительное время для заполнения вопросника, который по-прежнему открыт в режиме онлайн. В ходе 5-го заседания в рамках 203-й сессии, состоявшегося 5 ноября 2014 года, Совет был информирован о том, что дальнейшие меры, включая созыв целевой группы, будут рассмотрены по результатам обзора (см. C-WP/14194).

2. ОБОСНОВАНИЕ

2.1 В документе A37-WP/80 высказывалось мнение о желательности принятия в рамках сектора достаточно последовательных правил, устанавливающих и поддерживающих четкое разграничение между ведомствами гражданской авиации и деятельностью, которую они регулируют. В этом контексте было предложено рассматривать ситуации, связанные с конфликтами интересов, в трех различных областях: 1) финансовые интересы в регулируемых организациях; 2) переход лиц на работу из государственных учреждений в отрасль и наоборот; 3) практика назначения или прикомандирования персонала для выполнения надзорных функций от имени ведомства гражданской авиации. Рассмотрение этих элементов считалось целесообразным в целях поощрения объективного, беспристрастного подхода к выполнению регламентирующих обязанностей.

2.2 Определение конфликта интересов

2.2.1 Конфликт интересов – это, как правило, такая ситуация, при которой официальное должностное лицо имеет личные интересы, которые могут (или предположительно могут) ненадлежащим образом влиять на выполнение им своих должностных обязанностей и функций, или мешать этому. Такое ненадлежащее влияние или предполагаемое вмешательство может проявляться в ситуациях, затрагивающих финансовый интерес, семейные отношения, эмоциональную сторону жизни, политическую или национальную принадлежность данного должностного лица. Конфликт интересов может также присутствовать на уровне организации. Организационный конфликт интересов возникает в тех случаях, когда организация не может действовать объективно в силу внешнего воздействия или отношений с другими организациями, или ей мешают так действовать.

2.2.2 В области гражданской авиации такие конфликты интересов могут возникать и развиваться главным образом по двум различным сценариям:

- a) Во-первых, в рамках взаимодействия между департаментом правительства или его регулируемыми органами с эксплуатационными организациями, которые подлежат регулированию (например, эксплуатанты воздушных судов, авиационные учебные заведения, утвержденные организации по техническому обслуживанию, проектные организации, производственные организации, поставщики аэронавигационного обслуживания и эксплуатанты аэродромов). Примерами конфликтов интересов, которые могут возникнуть в процессе такого взаимодействия, являются:
 - i) прямые или косвенные финансовые интересы в регулируемых организациях;
 - ii) переход лиц на работу из регулирующей в регулируемую организацию (что также известно, как принцип "своего" человека);
 - iii) выполнение надзорных обязанностей сотрудниками, прикомандированными или назначенными регулирующими организациями;
 - iv) партнерские отношения или договоренности между регулируемыми и регулирующими организациями в целях продвижения коммерческих интересов регулируемых организаций за счет государственных интересов (что приводит к тому, что также называется "захватом регулятора");
 - v) лоббирование директивных или нормотворческих органов от имени или в пользу регулируемых организаций.
- b) Во вторых, в рамках сложившихся взаимоотношений между различными государственными органами или организациями, участвующими в деятельности гражданской авиации, что может включать:
 - i) дублирование функций между регулируемыми органами и правительством или его другими ведомствами, такими как военные органы, полиция, таможенные службы и органы по расследованию;
 - ii) владение государством или контроль за регулируемыми и эксплуатационными органами;

- iii) сочетание регулирующих функций и функций по оказанию услуг в одних или тех же или смежных организациях.

2.2.3 Возможно, что конфликты интересов (реальные или предполагаемые), вытекающие из такого взаимодействия или взаимоотношений, могут помешать эффективному, независимому и объективному регулированию.

3. СУЩЕСТВУЮЩИЙ ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ

3.1 Как правило, государства, возможно, разработали правовые и институционные системы для разрешения конфликтов интересов в связи с требованиями внутреннего законодательства или на основании международных договоров, например Конвенции Организации Объединенных Наций против коррупции 2003 года (КООНПК)¹, или рекомендаций или норм передовой практики, разработанных международными организациями, такими, как Организация экономического сотрудничества и развитию (ОЭСР), или другими профессиональными организациями. Ведомства гражданской авиации в отдельном государстве могут подпадать под действие систем разрешения конфликта интересов в рамках правительства в целом, систем, которые применяются конкретно только к ним или определенного сочетания таких систем. Системы, которые разработаны главным образом для государственного сектора или конкретных профессий, могут не в полной степени учитывать вопросы конфликта интересов в той мере, в которой они конкретно относятся к деятельности гражданской авиации.

3.2 На сегодняшний день ИКАО опубликовала определенный инструктивный материал о конфликтах интересов. Например:

- a) в п. 5.3.3 документа ИКАО Дос 8335 *"Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора"* говорится о необходимости разработки стратегии предотвращения возможного конфликта интересов в отношении откомандирования сотрудников эксплуатанта для выполнения инспекционных обязанностей;
- b) в пп. 2.4.9 и 3.4.4 документа ИКАО Дос 9734 *"Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора"* говорится о необходимости четкого разграничения полномочий и ответственности между государственными регулирующими полномочными органами и эксплуатационными агентствами;
- c) в п. 3.4.2.4 документа ИКАО Дос 9734 *"Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов"*, часть А *"Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой"* говорится о необходимости осуществления непосредственного надзора и технического контроля со стороны независимой администрации гражданской авиации за персоналом эксплуатанта, выполняющим инспекционные обязанности, с тем чтобы наилучшим образом служить интересам общества;

¹ КООНПК объединяет 176 государств-участников. См., например, статью 7(4) КООНПК: "Каждое Государство-участник стремится, в соответствии с основополагающими принципами своего внутреннего законодательства, создавать, поддерживать и укреплять такие системы, какие способствуют прозрачности и предупреждают возникновение коллизии интересов".

- d) в п. 2.4.2.3 документа ИКАО Doc 9734 *"Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов"*, часть С *"Создание государственной системы контроля за обеспечением авиационной безопасности и управление этой системой"* говорится о необходимости обеспечения четкого разделения полномочий и ответственности между государственными регулирующими полномочными органами и находящимися во введении государства эксплуатационными агентствами или поставщиками обслуживания во избежание любого возможного конфликта интересов и рекомендуется соблюдать все процедуры утверждения, сертификации и постоянного надзора так, как если бы данное эксплуатационное агентство не было государственной организацией.

3.3 Выводы в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) в данной области указывают на то, что в ряде государств, в которых функции эксплуатанта и поставщика обслуживания выполняются государством, отсутствует четкое разграничение обязанностей между регулирующими органами и эксплуатантами воздушных судов, эксплуатантами аэродромов, поставщиками обслуживания и авиационными учебными центрами, а большинство государств, которые используют экспертов, откомандированных государственной администрацией гражданской авиации или другой организацией в государстве для работы в качестве расследователей, не ввели меры для избежания возможных конфликтов интересов. В рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) сообщается, что "22 % государств не обеспечили четкого определения функций и обязанностей различных органов в системе безопасности гражданской авиации для предотвращения дублирования обязанностей"².

4. ЦЕЛИ И МЕТОДИКА ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТЫ

4.1 Общая цель проводимой в рамках данного пункта работы заключается в рассмотрении вопроса о разработке правил или инструктивного материала ИКАО для оказания помощи государствам-членам в применении мер, необходимых для обнаружения, избежания, смягчения последствий и/или разрешения конфликтов интересов в целях обеспечения транспарентности и подотчетности в рамках своих национальных систем.

4.2 Первая задача состояла в том, чтобы провести обзор для выявления существующих механизмов и мер в государствах по разрешению конфликта интересов в той мере, в которой это относится к администрациям гражданской авиации и их персоналу, выполняющему регулятивные функции в гражданской авиации. Ответы были проанализированы в целях определения масштабов принимаемых государствами мер по различным элементам конфликта интересов в гражданской авиации, а также адекватности таких мер для их разрешения. В дальнейшем будет рассмотрен вопрос о целесообразности обеспечения единообразия мер и практики, направленных на выявление, предотвращение, смягчение и (или) урегулирование конфликтов интересов, а также разработки правил и инструктивного материала для государств, включая форматы для такой документации.

² Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности. Анализ результатов проверок, отчетный период: ноябрь 2002 – июнь 2013 гг., ИКАО, издание пятое – 2013 г., с. 52.

4.3 Варианты документального оформления или опубликования относящихся к конфликту интересов механизмов и мер в целях гармонизированного или единообразного применения могут включать Стандарт или Рекомендуемую практику из Приложений к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года (Чикагская конвенция) или инструктивный материал в виде нового или измененного существующего документа, руководства или циркуляра ИКАО.

4.4 Признается, что работа над этим вопросом должна учитывать необходимость сбалансированности конкретных обстоятельств и требований государств, и в то же время принимать во внимание регулятивные факторы риска для безопасности полетов и авиационной безопасности, которые несут в себе конфликты интересов. Например, строгие требования к изъятию инвестиций или ограничения, касающиеся принципа "своего" человека, могут необоснованно привести к тому, что в государствах будет весьма небольшое число или даже полное отсутствие квалифицированных кандидатов на должности специализированного характера. Поэтому рассмотрение подлежащих введению или рекомендуемых механизмов или мер будет иметь отношение в основном к управлению рисками, вытекающими из деятельности, взаимоотношений или взаимодействия, которые приводят к конфликтам интересов (как перечислено в п. 2.2) и не обязательно к автоматическому прекращению или запрету их применения.

5. ОТВЕТЫ ГОСУДАРСТВ НА ВОПРОСЫ ОБЗОРА

5.1 По состоянию на 30 января 2015 года на вопросник ответили 43 государства, что составляет лишь порядка 22 % от общего числа членов ИКАО. Свои ответы на вопросы также представили две территории и одна международная организация (см. список в **добавлении В**). Вопросник по-прежнему доступен онлайн для тех государств, которые хотели бы представить свои ответы. Хотя на вопросник ответило сравнительно немного государств, они представляют все регионы ИКАО.

5.2 Действующая общая система, касающаяся конфликта интересов

5.2.1 В общем и целом, за исключением четырех государств, все ответившие на вопросник подтвердили существование правовой и/или институциональной системы для разрешения конфликтов интересов. В большинстве случаев такая система существует в форме законодательства, кодексов этических норм, договорных условий найма или сочетания всего вышеперечисленного. В принципе эта система охватывает 15 позиций, перечисленных в третьем вопросе вопросника в **добавлении А**. Респонденты не привели ни одного нового пункта, что может указывать на достаточную полноту прилагаемого к третьему вопросу перечня возможных позиций в системе разрешения конфликта интересов.

5.2.2 В большинстве случаев (86 %) мониторинг соблюдения правил, касающихся конфликтов интересов, осуществляется независимым органом, например через институт государственных омбудсменов или посредством внутренних механизмов, созданных органом или администрацией гражданской авиации. Большинство государств (63 %) сочли достаточным уровень обеспечения соблюдения указанных правил, в то время как 21 % государств считают его недостаточным.

5.3 **Источники конфликтов интересов в государственном секторе**

5.3.1 Наличие финансовых интересов в регулируемых организациях, а также социальных интересов отдельных людей (ведущее в некоторых случаях к коррупционной практике, nepотизму и фаворитизму), перевод сотрудников с должностей из регулирующих в регулируемые организации, участие государства в деятельности по регулированию или в деятельности регулируемых организаций, а также лоббирование в пользу регулируемых организаций были указаны среди наиболее часто встречающихся источников конфликтов интересов. В качестве дополнительного источника приводились такие ситуации, как оказание политического давления на регулирующие органы в интересах регулируемых организаций.

5.3.2 Большинство государств не указало каких-либо новых или возникающих категорий конфликтов интересов, которые следовало бы учитывать при разработке инструктивного материала, в силу чего можно сделать допущение о том, что перечень источников конфликтов интересов, приведенный в п. 2.2 добавления А к письму государствам (см. также п. 2.2 выше), является достаточно исчерпывающим. В качестве примера дополнительных источников конфликтов интересов, указанного одним из респондентов, можно привести "участие государственных служащих в лоббистской политической деятельности".

5.4 **Государственная деятельность как один из источников конфликтов интересов в гражданской авиации**

5.4.1 Во многих странах (82 %) государство участвует в авиационной деятельности в качестве эксплуатанта или поставщика услуг, при этом наиболее распространенными видами деятельности, в которой задействованы государства, являются обеспечение аэронавигационного обслуживания, эксплуатация аэродромов и воздушных судов, а также управление организациями по подготовке авиационных специалистов. Кроме того, выполнение регламентирующих функций некоторыми управлениями гражданской авиацией зависит от получения государственных средств или дохода от регулируемых видов деятельности. Более того, процент государств, которые используют воздушные суда, занесенные в реестр гражданских воздушных судов, для выполнения военных и полицейских операций, составляет 49 %, что примерно равно проценту государств (51 %), которые не применяют данную практику. Такие отношения и виды деятельности подлежат контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности со стороны управления гражданской авиации, что может создать почву для организационных конфликтов интереса в ситуации, когда регулирующие органы гражданской авиации могут подвергаться неправомерному влиянию или сталкиваться с препятствиями, мешающими беспристрастному взаимодействию с регулируемыми организациями, по причине их принадлежности одному владельцу и наличия единого контроля со стороны государства или наличия коммерческих интересов в этих организациях.

5.4.2 Многие государства (67 %) внедрили меры для избежания или регулирования дублируемых функций между различными ведомствами, которые выполняют задачи по регулированию в области безопасности полетов и авиационной безопасности. Среди таких мер были указаны создание межведомственных координационных комитетов, программ и разработка руководящих принципов.

5.4.3 Сотрудники эксплуатантов или поставщиков обслуживания привлекаются для выполнения функций и обязанностей в области лицензирования, сертификации, утверждения или надзора и для расследования авиационных происшествий и инцидентов в значительном количестве государств (49 % и 40 %, соответственно). Однако, большинство государств (51 %) указало, что ввело механизмы для управления конфликтами интересов в отношении сотрудников,

выполняющих данные функции. Кроме того, в большинстве государств (79 %) расследование авиационных происшествий ведет независимый орган или учреждение, которое отделено от управления гражданской авиации.

5.5 Создают ли конфликты интересов риски для безопасности полетов и авиационной безопасности?

5.5.1 Государства, которые сталкивались с ситуациями конфликта интересов при осуществлении авиационной деятельности, указали, что главным образом такие ситуации становились известными в результате добровольного раскрытия информации соответствующим должностным лицом, из отчетов о проверках в рамках УППКБП и УППАБ, отчетов независимого надзорного органа, внутренних расследований и сообщений прессы (в таком порядке). Выявление конфликтов интересов в результате инцидента, связанного с безопасностью полетов или авиационной безопасностью, было обозначено в небольшом количестве случаев (5,3 %). В одном случае было указано получение данных от информаторов.

5.5.2 Большинство государств (79 %) по-прежнему не считают отсутствие системы источником обеспокоенности в области авиационной безопасности и безопасности полетов, а значительное количество государств (84 %) подтвердило, что конфликты интересов не приводили к возникновению серьезного авиационного инцидента в области авиационной безопасности и безопасности полетов, или каким-либо образом были с ним связаны.

5.5.3 Наличие прямого или косвенного интереса в регулируемых организациях, партнерствах или договоренностях между регулирующими и регулируемыми организациями в целях продвижения коммерческих интересов регулируемых организаций за счет государственных интересов (что приводит к ситуации, которая также называется "захват регулятора"), а также сочетание регулирующих функций и функций по предоставлению услуг в одних и тех же или смежных организациях были указаны в таком порядке в качестве трех основных ситуаций, которые по мнению государств могли бы в наибольшей степени поставить под угрозу безопасность полетов и авиационную безопасность. Также указывались, хотя и реже, остальные ситуации, перечисленные в п. 2.2.2 выше, включая перевод сотрудников с работы в регулирующих в регулируемые организации, а также выполнение надзорных обязанностей сотрудниками, прикомандированными или назначенными регулируемыми организациями. Политическое давление, оказываемое на национальное управление гражданской авиации, фигурировало в качестве еще одного фактора, не включенного в перечень п. 2.2.2 и создающего угрозу безопасности полетов и авиационной безопасности.

5.6 Должна ли в государствах действовать специальная система разрешения конфликтов интересов в гражданской авиации?

5.6.1 Во многих государствах (33 %) создана система, которая специально рассматривает вопросы, связанные с гражданской авиацией, и которая дополняет общую систему, применяющуюся к государственному сектору в целом, или действует отдельно от нее. Большое число респондентов (68 %) считает, что государству необходимо или полезно создать специальную систему для разрешения конфликтов интересов в гражданской авиации, и в качестве причин этого указывают на необходимость управления рисками конфликтов интересов, присущими исключительно гражданской авиации, и достижения правового единообразия и определенности. Государства, выразившие иное мнение, считают, что наличие адекватной системы снимает необходимость создания системы специально для гражданской авиации. Некоторые государства не считают целесообразным регулировать конфликты интересов на уровне сектора, а одно государство предложило создать систему на региональном уровне.

5.7 **Отвечает ли требованиям существующий инструктивный материал ИКАО?**

5.7.1 Хотя большинство государств (77 %) придерживаются мнения, что существующий инструктивный материал ИКАО, касающийся конфликтов интересов, отвечает требованиям, многие респонденты (75 %) по-прежнему считают, что единообразие практики и мер, касающихся конфликтов интересов, могло бы принести пользу государствам в деле разрешения таких конфликтов, возникающих в гражданской авиации.

5.7.2 Хотя большинство государств (в общей сложности 61 %) считало, что правила или инструктивный материал, касающиеся конфликтов интересов, следует разрабатывать в форме Стандартов, Стандартов и Рекомендуемой практики или только Рекомендуемой практики, часть государств придерживалась мнения, что инструктивного материала в форме выпускаемых ИКАО руководств и циркуляров было достаточно (27,91 %). Было высказано конкретное предложение разработать типовой кодекс по регулированию конфликтов интересов в гражданской авиации и одновременно с этим внести необходимые изменения в другие документы ИКАО, "касающиеся квалификации персонала и представителей".

5.8 **Будущая работа**

5.8.1 Небольшая доля государств (менее 10 %) считает, что их система, касающаяся конфликтов интересов, оказалась неэффективной применительно к гражданской авиации, и главными препятствиями к достижению успеха называет отсутствие юридически обязательных рамок и частичное дублирование отношений между государственными организациями, связанными с гражданской авиацией. Государства, которые находят свою систему эффективной, среди причин успеха называют проведение разъяснительной работы среди сотрудников и наличие превентивных и правоприменительных мер.

5.8.2 В целях повышения эффективности работы системы, касающейся конфликтов интересов, был предложен ряд следующих мер: (i) эквивалентная оплата труда для сотрудников регулирующих органов и регулируемых организаций; (ii) привлечение дополнительного персонала для выполнения функций и обязанностей в области лицензирования, сертификации, утверждения или надзора; (iii) отделение регулирующих органов от оказывающих услуги организаций; (iv) формирование культуры избежания конфликта интересов; (v) более жесткое регулирование конфликтов.

5.8.3 Значительное количество государств (75 %) согласилось с тем, что единообразие практики и мер, специально предназначенных для разрешения конфликтов интересов в гражданской авиации, может принести пользу государствам и что ИКАО необходимо разработать правила и инструктивный материал по данному вопросу для использования государствами (77 %), тогда как 16 % респондентов указало на отсутствие у них в данный момент какой-либо позиции. И только одно государство выразило мнение, что дальнейшая работа ИКАО в этом направлении не принесет никакой пользы.

6. **ВЫВОДЫ**

6.1 Как указали государства в своих ответах, наличие в каждом государстве системы разрешения конфликтов интересов в гражданской авиации представляется целесообразным ввиду распространенности таких случаев. В этой связи в интересах ИКАО следует настоятельно рекомендовать государствам, не имеющим такой системы, создать ее применительно к авиационной деятельности. Это может быть выполнено в рамках резолюции Ассамблеи, цель которой могла бы заключаться в повышении уровня осведомленности о потенциальных конфликтах интересов в гражданской авиации и о необходимости принятия мер по предотвращению или смягчению связанных с такими конфликтами рисков для авиационной безопасности и безопасности полетов. Данная резолюция Ассамблеи также явилась бы ответом на выраженную потребность в повышении эффективности существующих систем, касающихся конфликтов интересов, за счет формирования культуры предотвращения конфликтов и более жесткого их регулирования.

6.2 Учитывая тот факт, что практически все государства, ответившие на вопросник, создали систему для решения вопросов, связанных с конфликтами интересов, и что большинство государств считает свои системы эффективными, а также принимая во внимание то, что большинство государств признает существующий инструктивный материал ИКАО по данному вопросу отвечающим или практически отвечающим требованиям, необходимо определить, какая потребуется будущая работа, если в ней есть необходимость. Кроме того, были высказаны различные мнения относительно того, должны ли государства разрабатывать систему специально для гражданской авиации.

6.3 В этой связи предполагается, что дополнительная работа ИКАО в данном направлении может состоять в более углубленном исследовании практики и мер, внедренных государствами специально для разрешения конфликтов интересов в области гражданской авиации. Задачи, возлагаемые на Секретариат в рамках данного исследования, заключались бы в получении дополнительных данных и информации (включая законодательство и кодексы правил) от государств, которые внедрили системы, касающиеся конфликтов интересов, включая системы, специально созданные для гражданской авиации. Государствам, не имеющим таких систем, будет также предложено заполнить онлайн-опросник в течение нескольких следующих месяцев. Дальнейшие рекомендации, сформулированные на основании результатов данного исследования, будут представлены Юридическому комитету.

7. **ДЕЙСТВИЕ КОМИТЕТА**

7.1 Юридическому комитету предлагается рассмотреть настоящий рабочий документ и одобрить представленные выше выводы.

ДОБАВЛЕНИЕ А

**ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ПО ВОПРОСНИКУ,
КАСАЮЩЕМУСЯ КОНФЛИКТА ИНТЕРЕСОВ**

ГОСУДАРСТВО: _____

Внимание!

Ответы на данный вопросник носят чисто информационный характер и предназначены для использования только в целях исследования. Они не накладывают обязательства на государство в части его будущей позиции по этому вопросу.

ЧАСТЬ А. Общая система разрешения конфликтов интересов

1. Введена ли государством правовая и/или институциональная система для решения в целом вопросов, связанных с конфликтами интересов (КИ)? Да Нет
2. Если ответ на вопрос 1 "да", какова форма системы КИ? Нужно указать.
- a) Законодательство
 - b) Нормы практики или поведения
 - c) Договорные условия, т. е. найма
 - d) Все вышеперечисленное
 - e) Прочее: _____
3. Что охватывает система КИ? Нужно указать.
- a) Описание ситуаций КИ
 - b) Общее раскрытие информации о ситуациях КИ
 - c) Финансовые интересы
 - d) Ограничения в части будущего трудоустройства (соблюдение условий по окончании работы в государственном секторе)
 - e) Правила относительно получения наград, льгот, подарков или вознаграждения
 - f) Трудоустройство на внешнем рынке
 - g) Лоббирование
 - h) Родственные отношения, фаворитизм и привилегированные условия
 - i) Использование информации, включая защиту внутренней информации
 - j) Официальные представительские мероприятия
 - k) Взаимоотношения с другими ведомствами
 - l) Защита лиц, информирующих о случаях КИ
 - m) Санкции за несоблюдение правил КИ
 - n) Принудительное применения правил КИ
 - o) Рассмотрение и пересмотр системы КИ
 - p) Прочее: _____

4. Если ответ на вопрос 1 "да", относится ли указанная система конкретно к гражданской авиации или это общая система, применимая к государственному сектору в целом? Нужно указать.
- a) Общая система для государственного сектора
- b) Конкретная система для гражданской авиации
- c) Оба вышеуказанных случая
5. Какие, по вашему мнению, три типа КИ большей частью преобладают в вашем государстве?
- a) _____
- b) _____
- c) _____
6. Кто отвечает за мониторинг соблюдения правил КИ в вашем государстве? Нужно указать.
- a) Внутренний механизм государственного ведомства или администрации
- b) Независимый орган (например, генеральный ревизор, омбудсмен или антикоррупционное ведомство)
- c) a) и b) выше
- d) Прочее: _____
7. Каков уровень принудительного применения правил КИ в государстве? Нужно указать.
- Достаточный
- Недостаточный
- Неприменимо
8. Рекомендуете ли вы любые другие типы КИ или возникающие типы КИ, которые необходимо учесть при разработке инструктивного материала? Если "да", то какие?
- _____
- _____
- _____
- _____
- _____

ЧАСТЬ В. Государственная деятельность в области гражданской авиации

9. Участвует ли государство в деятельности эксплуатантов воздушных судов или поставщика обслуживания в области гражданской авиации? Да Нет
10. Если ответ на вопрос 9 "да", в каких видах деятельности участвует государство? Нужно указать.
- a) Авиационные учебные заведения
- b) Эксплуатанты воздушных судов
- c) Утвержденные организации по техническому обслуживанию
- d) Проектные организации
- e) Производственные организации
- f) Поставщики аэронавигационного обслуживания
- g) Эксплуатанты аэродромов
- h) Прочее: _____
11. Использует ли государство персонал эксплуатанта воздушных судов или поставщика обслуживания, которых оно регулирует, для выполнения обязанностей и функций, связанных с выдачей свидетельств, сертификации, утверждением или надзором? Да Нет
12. Если ответ на вопрос 11 "да", в какой степени персонал, откомандированный или назначенный регулирующими органами, выполняет обязанности и функции, связанные с выдачей свидетельств, сертификации, утверждением или надзором? Нужно указать.
- Всегда
- Часто
- Иногда
- Редко
13. Проводится ли расследование авиационных происшествий и инцидентов независимой организацией или агентством, независимым от администрации гражданской авиации? Да Нет
14. Кратко опишите, как государство обеспечивает независимость проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов. Да Нет
- _____
- _____
- _____

15. Обладает ли персонал администрации гражданской авиации правами и обязанностями в области лицензирования, сертификации, утверждения или надзора, которые используются для осуществления функций расследования авиационных происшествий и инцидентов в государстве? Да Нет
16. Ввело ли государство механизмы для управления конфликтом интересов персонала, выполняющего обязанности и функции по а) выдаче свидетельств, сертификации, утверждению или надзору и б) расследованию авиационных происшествий и инцидентов? Нужно указать.
- Да
- Нет
- Неприменимо
17. Каким образом администрация гражданской авиации государства получает фонды для обеспечения ее регламентирующих функций? Нужно указать.
- а) Установленные сборы и начисления, выплачиваемые эксплуатационной организацией, которую она регулирует
- б) Процент от доходов, получаемых эксплуатационной организацией, которую она регулирует
- с) Государственная дотация
- д) Доход от услуг, которые она предоставляет и регулирует (к примерам таких услуг относятся операции на аэродроме, безопасность аэропорта, подготовка авиационных специалистов и услуги в области аэронавигации)
- е) Прочее: _____
18. Имеет ли государство в своем реестре гражданских воздушных судов воздушные суда, которые используются для военных или полицейских, или таможенных операций? Да Нет

19. Ввело ли государство меры для избежания или устранения дублирования функций между различными ведомствами, которые выполняют задачи по регулированию в области безопасности полетов и авиационной безопасности? Да Нет

Если это так, кратко опишите такие меры

ЧАСТЬ С. Конфликт интересов оперативного характера в гражданской авиации

20. С помощью каких наиболее распространенных методов (за последние 5 лет) в вашем государстве было обнаружено наличие ситуаций КИ, связанных с деятельностью гражданской авиации? Нужно указать.
- a) В результате инцидента, связанного с безопасностью полетов или авиационной безопасностью
- b) Добровольное раскрытие информации (должностным лицом)
- c) Отчет независимого надзорного органа, например, генерального ревизора или омбудсмена
- d) Сообщения прессы
- e) Периодический внутренний контроль
- f) Отчет о проверках в рамках УППКБП или УППАБ
- g) Прочее: _____
- h) Неприменимо
21. Привело ли в прошлом отсутствие системы КИ к проблемам в области безопасности полетов или авиационной безопасности? _____
- Да
- Нет
- Неприменимо
22. Способствовала ли в прошлом ситуация КИ возникновению серьезного инцидента в области безопасности полетов или авиационной безопасности, или была связана с ним? Да Нет
23. Просьба указать не более трех ситуаций КИ, включая ситуации в пп. 2.2.1 и 2.2.2 дополнения А к письму государствам LE 4.69-14/40, которые, по вашему мнению, могли бы в наибольшей степени поставить под угрозу безопасность полетов и авиационную безопасность?
- a) _____
- b) _____
- c) _____

Appendix A

24. Насколько, по вашему мнению, эффективна указанная система в деле решения связанных с КИ вопросов в гражданской авиации? Нужно указать.
- Эффективна
- Достаточно эффективна
- Неэффективна
- Неприменимо
25. Могли бы вы разъяснить причины вашего ответа на вопрос 24? Если "эффективна", каковы причины успеха; если "неэффективна", что главным образом препятствовало успеху; если "достаточно эффективна", что можно сделать для повышения эффективности?
-
-
26. Как вы оцениваете адекватность инструктивного материала ИКАО о КИ в гражданской авиации? Нужно указать.
- а) Адекватен
- б) Достаточно адекватен
- с) Неадекватен
27. Согласны ли вы с тем, что государству необходимо или полезно создать конкретную систему для решения связанных с КИ вопросов в гражданской авиации? Нужно указать.
- Да
- Нет
- Позиция отсутствует
- Укажите причины вашего ответа?
-
-
28. Согласны ли вы с тем, что гармонизация практики и мер в области КИ могла бы принести пользу государствам в деле решения связанных с КИ вопросов в гражданской авиации? Нужно указать.
- Да
- Нет
- Позиция отсутствует

29. Следует ли ИКАО, по вашему мнению, разработать правила или инструктивный материал, касающиеся решения связанных с КИ вопросов в гражданской авиации, для использования государствами? Нужно указать.
- Да
- Нет
- Позиция отсутствует
30. Если ответ на вопрос 29 "да", в какой форме, по вашему мнению, следует разработать такие правила или инструктивный материал? Нужно указать.
- a) Стандарты
- b) Только Рекомендуемая практика
- c) Стандарты и Рекомендуемая практика
- d) Руководство или циркуляр ИКАО
- e) (c) и (d) выше
- f) Прочее:
-

ЧАСТЬ D. Прочие замечания

Просьба изложить любые имеющиеся у вас дополнительные замечания относительно разрешения конфликта интересов в гражданской авиации.

Контактное лицо:

Просьба указать ниже сотрудника вашей администрации, с которым ИКАО может связаться, если потребуются дополнительные разъяснения, связанные с содержащимися в данном обзоре ответами.

Фамилия
(указывать
необязательно): _____

Должность: _____ Подраз-
деление: _____

Номер факса или
эл. почты: _____

БЛАГОДАРИМ ВАС

ДОБАВЛЕНИЕ В

СПИСОК ГОСУДАРСТВ, ПРИНЯВШИХ УЧАСТИЕ В ОБЗОРЕ

Австралия	Канада	Республика Молдова
Австрия	Кения	Российская Федерация
Ангола	Кипр	Сингапур
Барбадос	Куба	Соединенные Штаты Америки
Бельгия	Литва	Таиланд
Бразилия	Малайзия	Филиппины
Венгрия	Намибия	Франция
Венесуэла	Нигер	Швейцария
Германия	Нидерланды	Швеция
Греция	Новая Зеландия	Чили
Израиль	Объединенная Республика Танзания	Южная Африка
Иордания	Объединенные Арабские Эмираты	Ямайка
Ирландия	Пакистан	Япония
Испания	Польша	
Италия	Португалия	

ТЕРРИТОРИИ:

Китай (Особый административный район Макао)

Китай (Особый административный район Гонконг)

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ:

Европейское агентство по безопасности полетов