



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ – 37-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 4–7 сентября 2018 года)

**Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение общей программы работы Юридического комитета**

#### ВЫПОЛНЕНИЕ СТАТЬИ 21 ЧИКАГСКОЙ КОНВЕНЦИИ

(Представлено Францией, Швейцарией, Украиной, Италией, Венгрией, Польшей и Финляндией)

#### 1. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

1.1 Основная цель статьи 21 Конвенции о международной гражданской авиации ("Чикагской конвенции") заключается в содействии обмену между Договаривающимися государствами соответствующей информацией, касающейся регистрации, принадлежности воздушных судов и контроля над ними. Для достижения этой цели статья 21 возлагает на Договаривающиеся государства два четко сформулированных обязательства:

- a) первое: *"[к]аждое Договаривающееся государство обязуется предоставлять по запросу любому другому Договаривающемуся государству или Международной организации гражданской авиации (ИКАО) информацию относительно регистрации и принадлежности любого конкретного воздушного судна, зарегистрированного в этом государстве";*
- b) второе: *"каждое Договаривающееся государство направляет ИКАО в соответствии с теми правилами, которые последняя может установить, уведомления, содержащие такие соответствующие данные, какие могут быть предоставлены о принадлежности и контроле над воздушными судами, зарегистрированными в этом государстве и обычно занятыми в международной аэронавигации. Данные, полученные таким путем ИКАО, предоставляются ею другим Договаривающимся государствам по их просьбе".*

1.2 Согласно первому пункту этой статьи каждое государство должно иметь возможность оперативно откликнуться на запросы других государств, в частности, в отношении владельца воздушного судна, снимаемого с регистрации этим государством.

1.3 В то же время статья 19 Чикагской конвенции устанавливает, что регистрация воздушных судов производится в соответствии с национальными законами и правилами. Соответственно, каждое государство-член самостоятельно определяет, что имеется в виду под "принадлежностью" в контексте регистрации воздушных судов.

1.4 Со временем выполнение статьи 21 в рамках, установленных в 1944 году, стало вызывать проблемы у некоторых государств, например у Франции, в связи с отсутствием общего толкования концепции "принадлежности". Из-за отсутствия общепринятого определения и толкования возникает неопределенность при обмене государствами-членами информацией о принадлежности в процессе передачи воздушного судна из реестра одного государства в реестр другого.

1.5 Сегодня эта проблема становится еще более актуальной, что объясняется эволюцией международной авиационной отрасли в целом и практики эксплуатантов в частности после 1944 года. В те годы "владельцем" и "эксплуатантом" в большинстве случаев являлось одно и то же лицо. Сегодня, по прошествии более семидесяти лет, эксплуатанты все чаще используют арендованные воздушные суда, принадлежащие крупным международным группам, которые специализируются на приобретении и сдаче в аренду воздушных судов. Однако отсутствие информации о принадлежности может привести к задержкам при регистрации воздушного судна, что чревато экономическими последствиями для эксплуатанта в части интеграции такого воздушного судна в свой парк, включая задержки и дополнительные финансовые затраты, которые могут повлиять на отрасль в целом.

## 2. РАБОТА В ЭТОЙ ОБЛАСТИ

2.1 Пункт "Выполнение статьи 21 Чикагской конвенции" был включен в программу работы Юридического комитета ИКАО решением Ассамблеи на ее 39-й сессии в 2016 году. В основу такого решения Ассамблеи была положена единогласно принятая рекомендация Юридической комиссии по итогам рассмотрения представленного Францией рабочего документа A39-WP/159, причем эту рекомендацию поддержали все выступившие делегации.

2.2 С учетом этого Генеральный секретарь письмом государствам LM2/22-17/87 от 29 июня 2017 года разослала веб-вопросник о выполнении статьи 21 Чикагской конвенции, ответы на который представили 59 государств-членов. Общая цель этого опроса – получить информацию о том, как государства-члены выполняют статью 21, включая проблемы, с которыми они сталкиваются при представлении в ИКАО данных через систему регистрации воздушных судов (ARS). Эта веб-система была создана ИКАО для оказания помощи государствам-членам в выполнении своих обязательств по статье 21. Позднее на смену этой системе придет новая регистрационная платформа ("Сеть регистрации воздушных судов – ARN"), которая в настоящее время разрабатывается.

2.3 Как показал опрос, многие государства сталкиваются с трудностями из-за того, что содержание реестра воздушных судов различается в разных государствах – членах ИКАО. Отмечалось, в частности, что определение понятия "контроль" отличается от определения понятия "принадлежность" в большинстве государств, тогда как критерии "принадлежности" и "контроля" широко применяются государствами при регистрации воздушных судов, относящихся к их юрисдикции. Более того, по результатам опроса стало ясно, что государства-члены по-разному расценивают эффективность и адекватность базы данных ARS.

2.4 В итоге участвующие государства-члены согласились с предложением о том, что полезным подспорьем для государств станут разработанные ИКАО правила, инструктивный материал или рекомендации, касающиеся прекращения регистрации воздушных судов.

2.5 Одновременно Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА) провела опрос с целью ознакомиться с ситуацией в ее 44 государствах-членах: его результаты также продемонстрировали наличие различий в государствах Европы в части выполнения статьи 21 и определенных трудностей, возникающих главным образом в результате путаницы с понятиями "держатель", "владелец" и "эксплуатант" воздушного судна. В этой связи, в частности, была принята рекомендация о введении стандартного свидетельства о прекращении регистрации, обязательного для всех государств – членов ИКАО.

2.6 Параллельно с этими событиями в ИКАО было принято решение об учреждении Целевой группы по данному вопросу. Эта Целевая группа провела два совещания в Монреале – первое с 27 по 29 сентября 2017 года и второе с 10 по 11 апреля 2018 года; функции председателя выполняла г-жа Сусанна Метсалампи (Финляндия).

### 3. ПРЕДЛОЖЕНИЯ

3.1 В результате работы, проведенной Целевой группой, был сделан вывод о том, что для смягчения или устранения любых неопределенностей систему следует дополнить элементами прозрачности и последовательности.

3.2 С этой точки зрения полезным инструментом для повышения ясности может стать типовое и стандартное свидетельство о прекращении регистрации. По сути дела, в большинстве случаев государство, которое прекращает регистрацию воздушного судна, направляет будущему государству регистрации свое собственное свидетельство о прекращении регистрации или уведомление об аннулировании регистрации. Франция предложила такой типовой документ для дискуссии.

3.3 Возможно, одного такого документа не будет достаточно для того, чтобы помочь государствам – членам ИКАО добиться последовательности в выполнении и толковании статьи 21 Чикагской конвенции, однако он может способствовать улучшению ситуации – на краткосрочной основе и в предварительном плане – с передачей воздушных судов из одного реестра в другой до тех пор, пока не будут устранены те трудности, с которыми государства сталкиваются при выполнении статьи 21.

3.4 На последнем совещании Целевой группы отмечалось, что такой типовой документ можно опубликовать в качестве инструктивного материала, например, в рамках Руководства о трансграничной передаче, которое в настоящее время разрабатывается Целевой группой по трансграничному обороту (ХВТ-ТФ), созданной Аэронавигационным управлением (АНУ).

3.5 Типовое свидетельство о прекращении регистрации воздушного судна, подготовленное Целевой группой по статье 21, было предложено для рассмотрения Группе ХВТ-ТФ во время ее последнего совещания в Монреале, которое проходило с 30 апреля по 3 мая 2018 года (см. добавление).

3.6 Было также принято решение о создании в группе по статье 21 специальной подгруппы для оказания ИКАО помощи в разработке спецификаций для сети ARN, а также правил процедуры с учетом технических и эксплуатационных потребностей государств-членов и результатов дискуссии по вопросу принадлежности.

**4. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА**

- a) согласиться с необходимостью повышения уровня транспарентности и последовательности при выполнении статьи 21 Чикагской конвенции;
- b) внимательно следить за созданием сети регистрации воздушных судов как одного из возможных долгосрочных решений для оказания помощи государствам-членам в выполнении ими своих обязательств по статье 21 Чикагской конвенции;
- c) рассмотреть проект типового свидетельства о прекращении регистрации, направленный Целевой группе ХВТ, по крайней мере, в качестве промежуточного решения.

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ

### ТИПОВОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕКРАЩЕНИИ РЕГИСТРАЦИИ

**ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.....(наименование государства)**

#### **Свидетельство о прекращении регистрации**

*(в соответствии со статьями 18 и 21 Конвенции о международной гражданской авиации)*

**Настоящим удостоверяется, что нижеуказанное воздушное судно исключено из реестра гражданских воздушных судов.....(наименование государства) и его регистрационные и национальные знаки аннулированы.**

**Национальные и регистрационные знаки:** .....

**Изготовитель:** .....

**Тип:** .....

**Серийный номер:** .....

**Дата исключения:** \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

**Причина исключения:** воздушное судно экспортируется в .....(наименование государства)

*По мере возможности заполнить три следующих поля ("Законный собственник", "Зарегистрированный держатель", "Зарегистрированный эксплуатант").*

**Последний зарегистрированный законный собственник<sup>1</sup>:** .....

**Адрес последнего зарегистрированного законного собственника<sup>1</sup>:** .....

**Последний зарегистрированный держатель<sup>2</sup>:** .....

**Адрес последнего зарегистрированного держателя<sup>2</sup>:** .....

**Последний зарегистрированный эксплуатант<sup>3</sup>:** .....

**Адрес последнего зарегистрированного эксплуатанта<sup>3</sup>:** .....

**Примечание:** *(По нашим данным непогашенных зарегистрированных залоговых обязательств или обременений воздушного судна не имеется).*

**Реестр воздушных судов**

*(Сотрудник по регистрации воздушных судов)*

**Дата:** \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

**Полномочный орган гражданской авиации**

**Регистрация воздушных судов**

Адрес, телефон, факс, адрес электронной почты, веб-сайт

— КОНЕЦ —

<sup>1</sup> "Законный собственник": лицо, организация или предприятие, имеющие документ, обычно на право собственности на воздушное судно, в котором устанавливается его статус законного собственника в соответствии с Женевской конвенцией от 19 июня 1948 года.

<sup>2</sup> "Держатель": лицо, организация или предприятие, осуществляющие законное владение воздушным судном и контроль над ним. Держатель может арендовать и/или эксплуатировать воздушное судно. Если держатель не арендует воздушное судно, он является законным собственником.

<sup>3</sup> "Эксплуатант": лицо, организация или предприятие, осуществляющие или предлагающие осуществлять эксплуатацию воздушного судна. Эксплуатант может арендовать воздушное судно. Если эксплуатант не арендует воздушное судно, он является законным собственником.