



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF)**

**ШЕСТОЕ СОВЕЩАНИЕ**

**Монреаль, 18–22 марта 2013 года**

**Пункт 1 повестки дня. Глобальный обзор тенденций и событий**  
**Пункт 1.1 повестки дня. События в отрасли и в сфере регулирования**

**МОДЕЛЬ ДВОЙНОГО КОНТРОЛЯ ПРИ ВЗАИМНОМ ОБМЕНЕ ВОЗДУШНЫМИ  
СУДАМИ ИЗ РАЗЛИЧНЫХ ГОСУДАРСТВ**

(Представлено 22 государствами – членами<sup>2</sup> Латиноамериканской комиссии  
гражданской авиации (ЛАКГА))

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В данном рабочем документе приводится описание альтернативной модели статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации в целях содействия взаимному обмену воздушными судами между компаниями из различных государств. Эта модель стала важным инструментом для государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации, хотя каких-либо ссылок на имеющиеся прецеденты в этой области со стороны соответствующего руководящего органа гражданской авиации до настоящего времени отмечено не было.

**Действия:** Конференции предлагается:

- a) рассмотреть информацию и справочные материалы, представленные в данном рабочем документе;
- b) одобрить выводы, представленные в п. 3;
- c) утвердить рекомендации, содержащиеся в п. 4.

*Справочный  
материал*

Справочный материал ATConf/6 размещен на сайте [www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6)

**1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 В соответствии со Стратегическим планом Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) был проведен анализ авиационной политики государств и сделан вывод о наличии тенденции к использованию определенных стандартов, критериев и/или процедур в качестве составной части политики в отношении соглашений о сотрудничестве, причем некоторые страны подходят к заключению таких соглашений с большей готовностью, а другие используют их в более ограниченных рамках.

<sup>1</sup> Текст на испанском языке представлен Латиноамериканской комиссией гражданской авиации (ЛАКГА).

<sup>2</sup> Аргентина, Аруба, Белиз, Боливия, Бразилия, Венесуэла, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

1.2 В девяностых годах в Латинской Америке стало более очевидным, что права на авиаперевозки, в русле международных тенденций, становятся доступнее, и были использованы модели, более приемлемые с точки зрения глобальных альянсов между авиакомпаниями. В условиях более либеральных рынков авиаперевозок абсолютное значение для компаний, стремящихся повысить конкурентоспособность, приобрели соглашения о совместном использовании кодов.

1.3 Все большее распространение получает практика аренды воздушных судов. Использование арендованных воздушных судов в условиях либерализованного регулирования означает, что аренда воздушных судов способствует появлению на рынке новых авиаперевозчиков и/или позволяет использовать воздушные суда с максимальной эффективностью.

1.4 В основном, государства располагают типовым положением в отношении соглашений о совместном использовании кодов или руководствуются рекомендациями, предусмотренными моделью ИКАО для типового соглашения о воздушном сообщении (ТСВС). Однако в тех случаях, когда речь идет об обмене воздушными судами, становится очевидным, что большинство государств не располагают никаким соответствующим типовым положением или они практически не используют эту форму.

1.5 Сделан вывод о том, что даже если во всех этих государствах действуют конкретные положения или регламентирующие документы, которые создают необходимую правовую основу, и даже если они установили административные критерии, обеспечивающие соответствующее регулирование, многие государства по-прежнему не разрешают взаимный обмен воздушными судами, учитывая сложности, возникающие при передаче ответственности на основе статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция).

1.6 В Чикагской конвенции ясно говорится об ответственности за обеспечение безопасности полетов, возлагаемой на государство регистрации и на государство эксплуатанта. Тем не менее, практическое применение этого положения затруднено, когда речь идет о взаимном обмене воздушными судами между разными эксплуатантами из различных государств и на весьма короткие промежутки времени.

1.7 Исходя из того, что взаимный обмен воздушными судами является необходимой мерой для эксплуатантов, с тем чтобы повысить эффективность и, прежде всего, оптимизировать использование воздушных судов или компенсировать временное отсутствие у них собственного парка судов, была разработана альтернативная модель статьи 83 bis. Эта модель, предусматривая взаимные обмены воздушными судами на почасовой основе, устанавливает обязательства государства эксплуатанта и государства регистрации и тем самым способствует обеспечению безопасности полетов без повышения эксплуатационных расходов.

1.8 В настоящее время многие государства в регионе используют такое соглашение с другими государствами региона (Бразилия, Колумбия, Перу, Чили и Эквадор) с целью взаимного обмена воздушными судами, называя его "Меморандум о соглашении о сотрудничестве между авиационными ведомствами в осуществлении двойного контроля за обеспечением безопасности полетов при заключении договоров о взаимном обмене воздушными судами". Если учесть, что ежегодно без какого-либо ущерба для безопасности полетов осуществляется взаимный обмен 25 000 воздушными судами, можно сделать вывод о том, что внедрение и практическое применение этих соглашений проходит успешно.

## 2. ОПИСАНИЕ МОДЕЛИ

2.1 Основой данного соглашения и движущей силой при его реализации является стремление авиационных ведомств предпринять меры, которые бы поддерживали, облегчали и упрощали эксплуатацию воздушных судов и деятельность компаний, а также работу авиационного персонала из одного государства в воздушном пространстве другого государства (и наоборот) в интересах развития сотрудничества и отношений между обеими странами в области авиации. Существует также необходимость координации эффективного контроля и надзора со стороны каждого ведомства в рамках его соответствующей юрисдикции за эксплуатацией воздушных судов авиакомпаний, уполномоченных их соответствующими правительствами, при осуществлении международных авиаперевозок пассажиров, грузов и/или почты.

2.2 Считается, что содействие сотрудничеству между авиакомпаниями обеих сторон в том, что касается технических и эксплуатационных аспектов, отвечает взаимным интересам, поскольку это позволяет им добиваться большей эффективности за счет оптимизации использования их воздушных судов. По этой причине в данный документ в интересах обеспечения выполнения государством регистрации и государством эксплуатанта своих обязательств были включены основные принципы, необходимые для осуществления договоров о взаимном обмене воздушными судами.

2.3 Поскольку повышение безопасности полетов за счет постоянного контроля отвечает интересам обеих сторон, авиационное ведомство одного государства признает значимость участия соответствующего ведомства другого государства и соглашается с проведением инспекционных мероприятий и постоянным надзором в отношении воздушных судов, зарегистрированных в его государстве, со стороны другого государства на его территории и в его воздушном пространстве без ущерба для выполнения обязательств, возлагаемых на него, как на государство регистрации, в частности, в соответствии с Приложениями 1, 6 и 8 к Чикагской конвенции.

2.4 Данное соглашение имеет широкую сферу применения и его действие распространяется на воздушные суда, зарегистрированные в подписавших его государствах и включенные в эксплуатационные требования, а также на выдачу и признание действительности на взаимной основе свидетельств и допусков к работе авиационного персонала. Соглашение также распространяется на все меры, которые позволяют этим нормам оставаться в силе в соответствии с регулируемыми положениями и законодательством обоих государств.

2.5 В обобщенном виде обязательства, которые необходимо соблюдать каждому государству, участвующему в соглашении, включают, в частности, следующее:

а) авиационное ведомство государства регистрации:

- 1) выдает и/или признает действительность запрашиваемых свидетельств и допусков к работе авиационного персонала в соответствии со своим внутренним законодательством с целью выполнения им своих функций в отношении воздушных судов с его регистрацией;
- 2) постоянно обеспечивает полный контроль за всем, что имеет отношение к летной годности воздушных судов с его регистрацией, используемых авиакомпаниями, уполномоченными другим государством, в случаях, когда заключаются договоры о взаимной аренде (почасовая аренда);

- 3) дает согласие на любые надзорные меры, которые аэронавигационное ведомство другого государства намерено предпринять, даже несмотря на то, что это предполагает двойной надзор, и которые связаны с обеспечением летной годности воздушных судов с его регистрацией в тех случаях, когда они эксплуатируются авиакомпаниями из другого государства, и
  - 4) выполняет все обязательства государства эксплуатанта в отношении авиакомпаний своего государства независимо от того, где зарегистрировано воздушное судно.
- b) авиационное ведомство государства эксплуатанта:
- 1) выдает и/или признает действительность запрашиваемых свидетельств и допусков к работе авиационного персонала в соответствии со своим внутренним законодательством;
  - 2) проводит инспекционные мероприятия и осуществляет постоянный надзор в отношении воздушных судов, зарегистрированных в другом государстве, в случаях, когда они эксплуатируются авиакомпаниями его государства;
  - 3) осуществляет инспекции, которые оно считает необходимыми, для проверки того, чтобы условия, в соответствии с которыми был выдан сертификат летной годности, соблюдались на постоянной основе;
  - 4) обеспечивает, чтобы эксплуатант включил свои обязательства по техническому обслуживанию в Общее руководство по техническому обслуживанию (MGM);
  - 5) обеспечивает, чтобы в MGM нашли отражение обязательства по программе технического обслуживания и разработка необходимых процедур;
  - 6) проводит проверку журналов учета выполнения работ по техническому обслуживанию в соответствии с планом постоянного контроля;
  - 7) проверяет, чтобы эксплуатант проводил анализ летной годности и представлял отчеты государству регистрации;
  - 8) проверяет, чтобы процедуры, связанные с модификацией и ремонтом воздушных судов, были отражены в MGM эксплуатанта и использовались на постоянной основе;
  - 9) проверяет, чтобы организация работ по оперативному техническому обслуживанию составляла основу технического обслуживания и чтобы они выполнялись правильно в соответствии с процедурами, предусмотренными в MGM;
  - 10) соблюдает все обязательства государства эксплуатанта в отношении авиакомпаний своего государства, независимо от того, где зарегистрировано воздушное судно.

### **3. ВЫВОДЫ**

3.1 Данная модель сохраняет неизменными обязательства государства регистрации и государства эксплуатанта в соответствии с положениями Чикагской конвенции.

3.2 Данная модель учитывает важность сотрудничества между государствами в целях усиления надзора за воздушными судами, зарегистрированными в одном государстве, при их эксплуатации авиакомпаниями другого государства, что обеспечивает безопасность полетов в рамках таких взаимных обменов воздушными судами.

3.3 Данная модель не приводит к дополнительным затратам со стороны эксплуатантов, поскольку она позволяет эффективно использовать их воздушные суда, а также дает им возможность компенсировать временное отсутствие воздушных судов в их собственном парке, с тем, чтобы они могли выполнять свои коммерческие обязательства.

### **4. РЕКОМЕНДАЦИЯ**

4.1 ИКАО следует рассмотреть информацию и справочные данные, представленные в настоящем документе, с целью проанализировать преимущества внедрения этой альтернативной модели взаимного обмена воздушными судами между авиакомпаниями из различных государств.

— КОНЕЦ —