Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/132[1]
25/9/26

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 3 повестки дня. Укрепление нормативной и институциональной базы
3.1 Усиление регуляторного надзора и развитие институциональной базы

РУКОВОДСТВО ПОЛЕТАМИ В РАМКАХ СОГЛАШЕНИЙ О КРАТКОСРОЧНОЙ АРЕНДЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ (ВЗАИМООБМЕНЕ): ИНСТРУМЕНТ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПАРКА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

(Представлено Чили при поддержке 17 государств – членов ЛАКГА[2])

КРАТКАЯ СПРАВКА

В соответствии с соглашением о краткосрочной аренде воздушного судна (взаимообмене) одно и то же воздушное судно может последовательно эксплуатироваться двумя эксплуатантами, базирующимися в разных государствах, каждый из которых действует на основании своего собственного сертификата эксплуатанта (СЭ), с собственным экипажем и в рамках собственных прав на перевозки, что позволяет оптимизировать использование парка воздушных судов.

В настоящем документе объясняется, почему такие соглашения являются важнейшим инструментом обеспечения эксплуатационной гибкости, и описываются механизмы контроля, позволяющие полномочным органам осуществлять надлежащий контроль без ущерба для безопасности полетов при условии четкого определения ответственности каждой участвующей компании и момента передачи такой ответственности.

Конференции предлагается признать соглашения о взаимообмене в качестве действенного инструмента для эффективного использования парка воздушных судов и обратиться к Международной организации гражданской авиации (ИКАО) с просьбой разработать руководящие принципы, призванные помочь государственным полномочным органам в определении факта передачи руководства полетами между компаниями, являющимися сторонами таких соглашений, и уведомлении о такой передаче.

Действия: Конференции предлагается:

а) признать, что соглашения о взаимообмене представляют собой законный инструмент для эффективного использования парка воздушных судов и осуществления согласованных прав на

[1] Текст документа на испанском языке предоставлен Чили.

[2] Аргентина, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Гайана, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка.

перевозки, и предложить государствам включать в свои соглашения о воздушном сообщении положения, прямо разрешающие их применение; b) предложить ИКАО разработать инструктивный материал о порядке определения факта передачи руководства полетами в рамках таких операций и уведомления о такой передаче; c) предложить государствам обеспечить, чтобы сертификация иностранных эксплуатантов, работающих в рамках соглашений о взаимообмене, не предполагала требований помимо тех, которые изложены в Приложении 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*, при условии соблюдения инструктивных указаний ИКАО.	
Стратегическая цель	Данный рабочий документ связан со стратегической целью *"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"*
Финансовые последствия	Ожидается, что разработка предлагаемого инструктивного материала будет осуществлена в рамках регулярных программ работы действующих технических органов
Справочный материал	Doc 7300 *"Конвенция о международной гражданской авиации"*, статьи 16, 30, 31, 32 и 83 bis Приложение 6 *"Эксплуатация воздушных судов",* часть I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"* Приложение 19 *"Управление безопасностью полетов"* Doc 8335 *"Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора"* Doc 9587 *"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"* Doc 9626 *"Руководство по регулированию международного воздушного транспорта"* Doc 9734 *"Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов",* часть A

1. **ВВЕДЕНИЕ**

1.1 Международные воздушные перевозки являются исключительно капиталоемкой отраслью, в которой доходность инвестиций практически линейно зависит от количества часов, в течение которых воздушные суда находятся в воздухе. Эта зависимость еще более выражена в случае широкофюзеляжных воздушных судов, используемых на дальнемагистральных маршрутах, когда затраты на владение возникают независимо от того, находится ли воздушное судно в полете или на стоянке. Для перевозчиков, обслуживающих рынки среднего размера, структурная проблема заключается не в самом спросе, а в его распределении: маршрут может быть достаточно емким для четырех или пяти еженедельных рейсов, но не для семи, а это означает, что в остальные дни воздушное судно будет простаивать.

1.2 Краткосрочная аренда воздушных судов, также известная как взаимообмен, решает эту проблему, позволяя двум или более эксплуатантам, базирующимся в разных государствах, последовательно использовать одно и то же воздушное судно: каждый из них работает в соответствии со своим собственным сертификатом эксплуатанта (СЭ), с собственным экипажем и на своих собственных маршрутах и осуществляет права на перевозки, предоставленные в рамках соглашений о воздушном сообщении своего государства. В Руководстве по регулированию международного воздушного транспорта (Doc 9626) взаимообмен точно описывается как один из механизмов, посредством которых реализуются права на эксплуатацию и доступ к рынку.

1.3 Чили давно проявляет непосредственный интерес к данному вопросу. В силу своего географического положения страна полагается на сверхдальнемагистральные маршруты, связывающие ее со всеми ключевыми рынками за пределами региона, при этом интенсивность перевозок редко оправдывает круглогодичное ежедневное обслуживание. В результате возможность совместного использования широкофюзеляжных воздушных судов с эксплуатантами из соседних государств в рамках строгой системы контроля сыграла решающую роль в поддержании транспортного сообщения, которое в противном случае было бы экономически нецелесообразным.

1.4 Хотя многие государства включают в свои двусторонние соглашения положения об эксплуатационной гибкости, прямо разрешающие взаимообмен, мы полагаем, что остаются сомнения относительно того, кто несет ответственность за эксплуатацию в любой конкретный момент времени и как должна документироваться передача ответственности от одного эксплуатанта к другому.

2. РУКОВОДСТВО ПОЛЕТАМИ: ПЕРВАЯ МЕРА БЕЗОПАСНОСТИ

2.1 В данном случае основополагающим понятием является руководство полетами, которое определено в части I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"* Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"* как осуществление полномочий в отношении начала, продолжения или окончания полета, а также изменения маршрута в интересах безопасности воздушного судна, регулярности и эффективности полета. В случае каждого полета наличие этих полномочий определяет, какой эксплуатант несет ответственность и какой авиационный полномочный орган отвечает за данный полет.

2.2 В этом контексте соглашение о взаимообмене не должно затрагивать распределение функций контроля за обеспечением безопасности полетов между двумя или более полномочными органами, поскольку руководство полетами в любой конкретный момент времени осуществляется только одним из эксплуатантов, в результате чего существует только один ответственный полномочный орган.

2.3 Таким образом, ключевым моментом является не то, кто осуществляет контроль – это всегда ясно, – а то, в какой момент он передается, что подтверждается актом приемки, подписанным основным и вторичным эксплуатантами, который должным образом заносится в бортовой журнал воздушного судна и предварительно фиксируется в эксплуатационных спецификациях. В результате операция по взаимообмену поддается ретроспективной проверке для каждого конкретного рейса.

2.4 В остальном эта система базируется на вышеуказанной предпосылке, поскольку у обоих эксплуатантов одно и то же воздушное судно указано в СЭ и в эксплуатационных спецификациях, выданных их соответствующими государствами, что предполагает, что каждый полномочный орган независимо сертифицировал и утвердил эксплуатанта под своим собственным контролем в полном соответствии со стандартом Приложения 6. Ни один полномочный орган не признает и не принимает сертификацию другого; каждый в полной мере осуществляет свою собственную юрисдикцию.

2.5 Напротив, постоянная ответственность за регулирование технического обслуживания не чередуется, а лежит на государстве регистрации, которое может согласиться разделить контроль с государством другого эксплуатанта, пока воздушное судно эксплуатируется в

рамках данного режима. Это означает, что воздушное судно продолжает эксплуатироваться на основании единого сертификата летной годности и в рамках единого режима поддержания летной годности. Чередуется руководство полетами, а не управление техническим обслуживанием воздушного судна.

2.6 Заключение соглашений о двойном контроле между полномочными органами соответствующих государств может также способствовать координации программ контроля, реализуемых сторонами, проведению совместных инспекций, обмену информацией о безопасности полетов и об инцидентах, заблаговременному устранению потенциальных различий в регулировании и установлению процедур контроля.

3. ОПЫТ ЧИЛИ

3.1 Некоторые чилийские авиакомпании регулярно эксплуатируют свои воздушные суда в рамках договоренностей о взаимообмене с авиакомпаниями из других государств, причем каждая из них имеет свой собственный СЭ.

3.2 Эксплуатанты подписывают соглашение о взаимообмене в отношении каждого воздушного судна в форме "сухой" аренды, в котором подробно прописаны обязанности каждой стороны; это соглашение направляется в соответствующие авиационные полномочные органы на утверждение. Полномочные органы по отдельности проверяют его на предмет соответствия всем требованиям к эксплуатации, летной годности и техническому обслуживанию, применимым в течение срока использования. Воздушные суда переходят под действие СЭ и эксплуатационных спецификаций каждого эксплуатанта, и утверждается процедура передачи руководства полетами.

3.3 На практике это позволяет одному и тому же воздушному судну в течение одной недели выполнять рейсы по дальнемагистральному маршруту в один и тот же пункт назначения в третьем государстве из каждого из двух государств происхождения, в каждом случае согласно СЭ и с использованием прав на перевозки соответствующего эксплуатанта, тем самым оптимизируя использование воздушного судна, при этом ни одному из перевозчиков не приходится самостоятельно обеспечивать исключительную плотность пассажиропотока.

3.4 Следовательно, соглашение о взаимообмене не создает нерешаемой концептуальной проблемы и не требует от какого-либо государства отказа от своих обязанностей по контролю, поскольку должным образом задокументированная передача эксплуатационных функций делает ответственный полномочный орган однозначно определимым и поддающимся проверке и аудиту в любой момент времени, и третье государство, применяющее строгие стандарты сертификации, не испытает затруднений с управлением этим процессом.

4. ВЫВОД

4.1 Соглашение о взаимообмене является проверенным инструментом для эффективного использования авиационной техники. Оно особенно ценно для стран, собственные рынки которых не способны самостоятельно обеспечить достаточную плотность дальнемагистральных перевозок. Его правомерность основана на том, что на протяжении всего срока эксплуатации существует только один эксплуатант, осуществляющий руководство полетами, только один СЭ и только один ответственный полномочный орган, а момент передачи руководства полетами фиксируется в письменной форме.

4.2 Опыт Чили показывает, что эта модель не только соответствует международным обязательствам в области контроля, но и поддается проверке со стороны третьих государств и может быть реализована даже в рамках самых строгих систем сертификации.

4.3 В свете вышеизложенного Чили предлагает Конференции принять к сведению информацию, содержащуюся в настоящем документе, особенно актуальную для тех государств, которые менее знакомы с соглашениями такого типа и их последствиями, и призывает Международную организацию гражданской авиации (ИКАО) предоставить государствам стандартный ориентир, с тем чтобы способствовать повышению эффективности международных воздушных перевозок, улучшению транспортной связанности регионов, которые полагаются на совместно используемые парки воздушных судов, и обеспечению правовой определенности системы в целом.

— КОНЕЦ —