Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/143[1]
24/9/26

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)**

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

**Пункт 2 повестки дня. Содействие развитию авиации и воздушного сообщения посредством инвестиций в инфраструктуру, человеческий капитал и партнерские отношения**

**2.2: Инвестиции в развитие и модернизацию инфраструктуры гражданской авиации**

# ПРАКТИЧЕСКОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ КЕЙПТАУНСКОЙ КОНВЕНЦИИ И АВИАЦИОННОГО ПРОТОКОЛА В АФРИКЕ

(Представлено Намибией от имени 54 государств -- членов Африканской комиссии гражданской авиации[2])


## КРАТКАЯ СПРАВКА

Кейптаунская конвенция и Протокол по авиационному оборудованию устанавливают единую правовую основу для финансирования воздушных судов и двигателей. Повышая уровень признания, очередность удовлетворения и исполнимость прав кредиторов, данные инструменты способны снизить факторы правового риска и риска, связанного с возвратом задолженности, а также расширить доступ к авиационному финансированию.

Само по себе присоединение к Конвенции и Протоколу не гарантирует снижение стоимости воздушных судов или арендных платежей по договорам лизинга. Получение предполагаемых преимуществ зависит от сделанных соответствующих заявлений, их эффективного включения в национальное законодательство с приданием им приоритета, наличия эффективных и предсказуемых судебных и административных процедур, соблюдения договорных обязательств и кредитоспособности авиакомпании и надежности сделки. "Кейптаунская скидка" Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) распространяется только на соответствующие критериям сделки экспортного кредитования, пользующиеся официальной поддержкой, и не представляет собой общее снижение цен на воздушные суда или стоимости коммерческого финансирования.

В настоящем документе предлагается содействовать координированной реализации, повышать прозрачность и внедрять мониторинг на основе доказательной базы, с тем чтобы африканские государства и операторы могли извлечь юридические и экономические выгоды из этих инструментов..


[1] Тексты на английском и французском языках представлены АКГА.

[2] Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сенегал, Сейшельские Острова, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

| | |
|---|---|
| **Действия:** Конференции предлагается принять меры, изложенные в п. 4. | |
| *Стратегическая цель:* | *Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех*. |
| *Финансовые последствия* | Деятельность будет осуществляться при условии наличия ресурсов, включая добровольные и внебюджетные взносы |
| *Справочный материал* | Кейптаунская конвенция (2001 год); Авиационный протокол (2001 год); обзор Кейптаунской конвенции и Протокола, проведенный ИКАО; Разъяснение ОЭСР по вопросам Авиационного сектора и Кейптаунский список; статус и декларации Международного института унификации частного права (УНИДРУА); Индекс соответствия требованиям Авиационной рабочей группы и Типовой краткий вариант законодательства по осуществлению Кейптаунской конвенции. |

## 1. **ВВЕДЕНИЕ**

1.1 Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Протокол по авиационному оборудованию были приняты в Кейптауне 16 ноября 2001 года и вступили в силу 1 марта 2006 года. Вместе они обеспечивают единую основу для создания, регистрации, определения приоритетности и обеспечения соблюдения международных гарантий в отношении соответствующих требованиям планеров воздушных судов, авиационных двигателей и вертолётов..

1.2 Данная концепция призвана решить одну из основных проблем в сфере трансграничного финансирования воздушных судов: воздушные суда представляют собой мобильные объекты высокой стоимости, а национальные законодательства различаются в подходах к вопросам обеспечения обязательств, сохранения права собственности, лизинга, неплатежеспособности и средств правовой защиты кредиторов. Конвенция и Протокол уменьшают такую правовую неопределенность благодаря установлению передовых правил определения приоритета прав, средств правовой защиты в случае неисполнения обязательств и неплатежеспособности, а также механизмов снятия с регистрации и экспорта, включая безотзывное разрешение на снятие с регистрации и экспорт воздушного судна (IDERA), и Международному реестру.

1.3 Доступ к современным воздушным судам имеет важное значение для безопасного, эффективного и устойчивого развития африканского воздушного транспорта. Тем не менее многие африканские авиакомпании продолжают сталкиваться с высокой стоимостью финансирования и лизинга. В рамках Кейптаунской конвенции может быть рассмотрен правовой компонент такой стоимости и компонент возвращения активов, однако Конвенция сама по себе не может устранить факторы риска, связанные с кредитованием авиакомпаний, суверенные и валютные факторы риска, слабые балансы, налогообложение, ограниченный доступ к долгосрочному капиталу или неблагоприятные рыночные условия.

1.4 Поэтому актуальный вопрос государственной политики заключается не только в том, присоединилось ли государство к этим документам, но и в том, выбрало ли оно заявления, направленные на уменьшение факторов риска, придало ли им и договору в целом юридическую силу в национальном законодательстве, а также создало ли институты и процедуры, позволяющие предсказуемо применять их на практике

## 2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЮРИДИЧЕСКИХ И ЭКОНОМИЧЕСКИХ ВЫГОД

### 2.1 Заявления и эффективное внедрение на национальном уровне

2.1.1 Конвенция и Протокол разрешают государствам или требуют от них делать заявления по определенным вопросам, включая меры правовой защиты без разрешения суда, выбор применимого права, оперативные средства правовой защиты, меры правовой защиты при несостоятельности, помощь в случае несостоятельности, снятие с регистрации и экспорт (IDERA) и права, возникающие без согласия сторон. Такие решения должны оцениваться с учетом конституционного, коммерческого, процессуального права и законодательства о банкротстве каждого государства.

2.1.2 Выражение "квалифицируемые заявления" имеет конкретное экономическое значение в Разъяснении Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) по вопросам Авиационного сектора. Это не обязательно означает, что государства, делающие различные факультативные заявления, не получают никакой выгоды по договору. Однако государство, рассчитывающее на право получения Кейптаунской скидки ОЭСР, должно быть Договаривающейся стороной, делать заявления, предусмотренные в рамках ОЭСР, и эффективно воплощать эти обязательства в национальном законодательстве и правоприменительной практике.

2.1.3 Осуществление на национальном уровне должно предусматривать четкие правила определения приоритета, надежное признание зарегистрированных международных гарантий, предоставление в установленные сроки средств правовой защиты до вынесения окончательного решения и меры правовой защиты при несостоятельности, а также процедуры IDERA для снятия с регистрации и экспорта. Суды, органы гражданской авиации и другие компетентные органы должны быть в состоянии выполнять свои соответствующие функции последовательно и без задержек при соблюдении применимых требований безопасности полетов.

### 2.2 Взаимосвязь между расходами на внедрение и финансирование

2.2.1 Повышение правовой определённости и предсказуемости процедур возврата активов позволяет при эффективной реализации соответствующих положений снизить ожидаемые убытки кредитора, расширить круг потенциальных финансирующих организаций или обеспечить более выгодные условия финансирования. Это не создает юридического обязательства для кредитора или лизингодателя снижать процентные ставки, лизинговые платежи, размеры депозитов или другие сборы. Ценообразование зависит от условий конкретной сделки и отражает кредитоспособность эксплуатанта, стоимость воздушного судна, валютные факторы риска и факторы риска перевода средств, суверенный риск и риск регулирования, рыночную конъюнктуру и продемонстрированную эффективность применения местного законодательства.

2.2.2 Рамочное соглашение ОЭСР предусматривает более конкретные льготы для соответствующих критериям сделок экспортного кредитования, пользующихся официальной поддержкой. По сделкам с участием государства, включенного в действующий Кейптаунский список, может быть предоставлена скидка до 10% от применимой минимальной премиальной ставки при условии соблюдения требований к сделке. Речь идёт о снижении премии за риск экспортного кредитования, а не о снижении на 10 процентов покупной цены воздушного судна, платежей по договору лизинга или каких-либо иных форм коммерческого финансирования.

2.2.3 Следовательно, государства и эксплуатанты нуждаются в прозрачной информации о конкретных доступных льготах, связанных с ними условиях и о том, как эффективная реализация соответствующих положений учитывается при принятии решений о финансировании. Следует

поощрять финансирующие организации и лизингодателей, если это экономически обосновано и допускается условиями договорной конфиденциальности, учитывать подтверждённое снижение юридических рисков и рисков, связанных с возвратом активов, при оценке рисков и определении условий финансирования и лизинга.

### 2.3 Преодоление разрыва в практической реализации в Африке

2.3.1 Необходимо провести обзор состояния реализации на континентальном уровне, чтобы установить по каждому африканскому государству: является ли оно участником обеих инструментов; какие заявления оно сделало; какие меры приняты для включения соответствующих положений во внутреннее законодательство; соответствие критериям действующего Кейптаунского списка ОЭСР, а также насколько суды, органы, ведающие вопросами несостоятельности, органы гражданской авиации и процедуры, связанные с безотзывным разрешением на снятие с регистрации и экспорт воздушного судна (IDERA), готовы к практическому применению соответствующих положений. Основным и отправным справочным источником должен служить регулярно обновляемый и подробный Индекс соответствия Кейптаунской конвенции (CTC) Авиационной рабочей группы, включая содержащиеся в нём примечания по отдельным государствам. По состоянию на сентябрь 2026 года 33 африканских государства являются участниками Кейптаунской конвенции, а 31 государство — Протокола по авиационному оборудованию. Хотя это свидетельствует о значительном участии африканских государств в системе Кейптаунской конвенции, сохраняются различия в степени реализации ее положений, сделанных заявлениях, включении соответствующих положений во внутреннее законодательство и институциональной готовности к эффективному применению этих международных актов. Проведение такого обзора позволило бы выявить сохраняющиеся правовые и операционные пробелы, а также содействовало бы обмену передовым опытом между государствами.

2.3.2 Наращивание потенциала не должно ограничиваться лишь ратификацией договоров. Министерствам, органам гражданской авиации, судебным органам, специалистам по вопросам несостоятельности, авиакомпаниям, финансирующим организациям и лизингодателям требуются согласованные руководящие указания по вопросам заявлений, типового законодательства, практике работы Международного реестра, правил определения приоритетности и несостоятельности, процедур снятия с регистрации и экспорта воздушных судов и распределения обязанностей между национальными учреждениями.

2.3.3 ИКАО, действуя совместно с Международным институтом унификации частного права (УНИДРУА), Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА), другими региональными организациями и Авиационной рабочей группой, имеет все возможности для оказания содействия в разработке практических рекомендаций, подготовке региональных кадров, проведении обзоров хода реализации и обмене опытом между государствами.

## 3. ПОЛИТИЧЕСКАЯ ПОЗИЦИЯ ГОСУДАРСТВ АФРИКИ

3.1 Африканские государства поддерживают идею увеличения числа государств - участников Кейптаунской конвенции и Протокола по авиационному оборудованию, а также их эффективное осуществление в качестве важных факторов, способствующих обновлению парка воздушных судов, связности сети и устойчивому развитию воздушного транспорта. Вместе с тем эти инструменты следует рассматривать в качестве механизмов снижения правового риска, а не в качестве гарантий снижения коммерческих цен.

3.2 По мнению АКГА, приоритет заключается не только в том, чтобы стать Стороной Конвенции и Протокола, но и в обеспечении эффективной и измеримой реализации их положений.

Для этого необходимы заявления, направленные на снижение рисков, включение соответствующих положений в национальное законодательство с обеспечением их приоритетного применения, надежные механизмы правоприменения, институциональная готовность, информированность отрасли, а также фактические данные о том, приводит ли снижение факторов риска к улучшению доступа африканских эксплуатантов к финансированию.

3.3 Структурированная африканская программа поддержки внедрения позволит государствам выявлять правовые и операционные пробелы, разрабатывать меры по их устранению, укреплять национальный потенциал и привлекать финансирующие организации на более транспарентной и основанной на фактических данных основе.

## 4. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

4.1 Конференции предлагается:

a) призвать государства, которые еще не стали участниками Кейптаунской конвенции и Протокола по авиационному оборудованию, принять необходимые меры для этого в соответствии со своими национальными правовыми процедурами;

b) призвать Договаривающиеся государства пересмотреть свои заявления, меры по включению соответствующих положений во внутреннее законодательство и институциональные процедуры для обеспечения эффективного и своевременного применения этих документов;

c) просить ИКАО совместно с УНИДРУА, АКГА, другими региональными организациями и Авиационной рабочей группой создать рабочую группу для совершенствования практических инструктивных материалов, оказания поддержки внедрению и наращивания потенциала государств;

d) поощрять государства к установлению четких, прозрачных и ограниченных по срокам процедур судебного разбирательства, процедур банкротства, снятия с регистрации, процедур экспорта и процедур IDERA в соответствии с применимыми требованиями безопасности полетов;

e) предложить кредиторам, экспортно-кредитным агентствам и лизингодателям повысить транспарентность в отношении того, каким образом эффективное внедрение положений Кейптаунских документов учитывается при оценке факторов риска, связанных со сделками, и их коммерческими условиями;

f) поддерживать сбор фактических данных о влиянии реализации указанных инструментов на доступ к финансированию, размеры премии по экспортным кредитам, условия лизинга, обновление парка воздушных судов и связность сети, особенно в развивающихся государствах.

- КОНЕЦ -