

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 35 повестки дня. Безопасность полетов и стандартизация в области аэронавигации****ОБЯЗАННОСТИ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ
БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ПРИ ТРАНСГРАНИЧНОЙ ПЕРЕДАЧЕ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

С точки зрения типов воздушных судов и выполняемых ими полетов, сторон, участвующих в аренде воздушных судов с экипажем или без экипажа, характер аренды воздушных судов претерпел изменения. Действующие соглашения аренды зачастую распространяются на высокотехнологичные воздушные суда, активно используемые при выполнении международных полетов, в том числе трансграничных, и предусматривают различные сочетания форм распределения ответственности между арендатором и арендодателем.

Действия: Ассамблее предлагается

a) признать, что стремительное развитие международной практики выполнения полетов арендованными воздушными судами усложняет структуру обязанностей по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов всех участников процесса;

b) подтвердить ответственность всех сторон, государств-членов ИКАО и авиационной отрасли за обеспечение безопасной эксплуатации воздушных судов, арендуемых с экипажем и без экипажа, в соответствии с установленными международными требованиями;

c) поддержать деятельность Секретариата ИКАО по созданию рабочей группы из числа представителей репрезентативных регулирующих органов и компаний, занимающихся арендой воздушных судов, обладающих необходимым опытом в технической и/или юридической областях как минимум в одной из следующих дисциплин: летная годность, эксплуатация воздушных судов и выдача свидетельств авиационному персоналу;

d) рабочая группа должна выполнить перечисленные ниже задачи и подготовить по ним рекомендации:

- 1) определить обязанности и требования ИКАО к регулирующим органам и авиационной отрасли;
- 2) определить проблемы, которые в краткосрочной и долгосрочной перспективах понижают эффективность и результативность соглашений об аренде воздушных судов в части, касающейся контроля за обеспечением безопасности полетов;
- 3) подготовить предложения относительно использования передовой отраслевой практики и возможных стратегий понижения степени влияния этих проблем в соответствии с положениями Конвенции;
- 4) совместно с партнерами по обеспечению безопасности полетов усовершенствовать и разработать инструментарий и механизмы, упрощающие трансграничный процесс;
- 5) разработать усовершенствованную информационную систему, связанную с трансграничным процессом, обеспечивающую возможность интеграции и дальнейшего развития реализуемых инициатив.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов".
<i>Финансовые последствия</i>	Данный рабочий документ не влечет за собой значительных финансовых последствий.
<i>Справочный материал</i>	Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" Дос 8335, <i>Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора</i> Дос 7300, <i>Конвенция о международной гражданской авиации</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 С точки зрения типов воздушных судов и выполняемых ими полетов, сторон, участвующих в аренде воздушных судов с экипажем или без экипажа, характер аренды воздушных судов претерпел изменения. Действующие соглашения аренды зачастую распространяются на высокотехнологичные воздушные суда, активно используемые при выполнении международных полетов, в том числе трансграничных, и предусматривают различные сочетания форм распределения ответственности между арендатором (стороной, которая арендует воздушное судно) и арендодателем (стороной, которая сдает воздушное судно в аренду).

1.2 Такая практика может привести к заключению соглашений об эксплуатации воздушных судов и коммерческих соглашений, создающих для регулирующих органов государства дополнительную нагрузку в части осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов, и которые могут привести к взаимному наложению регулятивных функций или дублированию нормативных положений, что может стать причиной фактического снижения стоимости основных фондов. В настоящем документе упоминаются обязательства по *Конвенции о международной гражданской авиации* (Doc 7300) (здесь и далее именуемой "Чикагская конвенция") и подлежащие соблюдению всеми сторонами Стандарты ИКАО, призванные обеспечить безопасность полетов и эффективный контроль за выполнением мер по обеспечению безопасности полетов.

1.3 В настоящем документе Ассамблее предлагается поддержать деятельность Секретариата ИКАО по созданию рабочей группы из числа юридических и технических специалистов, для определения сформулированных ИКАО основных обязательств по обеспечению безопасности полетов, которые имеют отношение к аренде воздушных судов и проблемам, связанным с арендованными воздушными судами. В ее задачи также входит подготовка предложений о мерах по повышению эффективности осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов арендованных воздушных судов (арендованных с экипажем или без экипажа) в целях поддержания надежности и характеристик воздушных судов, подлежащих передаче другим субъектам по истечении действующих договоров аренды.

2. ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В Чикагской конвенции и соответствующих Стандартах и Рекомендуемой практике (SARPS) определяется общая ответственность субъектов за безопасную эксплуатацию воздушных судов и осуществление эффективного контроля за эксплуатацией воздушных судов, арендованных с экипажем¹ или без экипажа².

¹ Аренда с экипажем: аренда воздушного судна, в рамках которой воздушное судно эксплуатируется в соответствии с СЭ арендодателя. Как правило, речь идет об аренде воздушного судна с экипажем, которое эксплуатируется под коммерческим контролем арендатора с использованием кодового обозначения авиакомпании арендатора и его права на перевозки (*Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора* (документ ИКАО Doc 8335, п. 1.4)).

² Аренда без экипажа: аренда воздушного судна, в рамках которой воздушное судно эксплуатируется в соответствии с СЭ арендатора. Как правило, речь идет об аренде воздушного судна без экипажа, которое эксплуатируется под надзором и эксплуатационным и коммерческим контролем арендатора с использованием кодового обозначения авиакомпании арендатора и его права на перевозки (документ ИКАО Doc 8335, п. 1.3).

2.2 Государство регистрации – государство, в реестр которого занесено воздушное судно, что определяет национальную принадлежность воздушного судна. Согласно Конвенции государство регистрации несет обязательства, непосредственно связанные с обеспечением безопасности авиационной системы в целом. Конвенция обеспечивает государствам возможность объединяться для создания совместных организаций по эксплуатации воздушного транспорта или международных эксплуатационных агентств и совместно оказывать услуги по воздушному сообщению. По таким соглашениям государства, осуществляющие эксплуатацию воздушных судов, совместно принимают на себя ответственность за соблюдение обязательств, возложенных на государство регистрации.

2.3 Государство эксплуатанта – государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта. Государство эксплуатанта несет ответственность за выдачу сертификата эксплуатанта или аналогичного ему документа, необходимого для эксплуатации коммерческого воздушного судна, о чем подробно говорится в Приложении 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*. Данная ответственность предусматривает осуществление контроля и надзора за деятельностью, связанной с эксплуатацией воздушного судна, осуществляемой всеми эксплуатантами воздушных судов в государстве. Согласно Конвенции государство эксплуатанта также имеет другие обязательства.

2.4 Аренда воздушных судов – соглашения различного рода, касающиеся передачи контроля над воздушными судами, близкие по существу, но не равносильные его непосредственной продаже. В отсутствие надлежащих соглашений между участвующими государствами аренда может создать сложные проблемы юридического и практического характера, а также проблемы в области обеспечения безопасности полетов и соблюдения требований для государства регистрации воздушного судна или государства эксплуатанта, или для обоих государств. Эти проблемы возникают из-за возможной неопределенности относительно стороны, отвечающей за безопасную эксплуатацию и летную годность воздушного судна, и государства, правила которого подлежат применению. Определение ответственности представляет собой фактическую проблему, решение которой зависит от условий аренды или других соглашений. Указание в договоре аренды стороны, несущей ответственность за оперативный контроль и летную годность, позволит, в свою очередь, уточнить, какое государство несет ответственность за осуществление контроля в сфере эксплуатации арендованного воздушного судна. В некоторых случаях обязательства по осуществлению контроля, которые несет государство регистрации и государство эксплуатанта, могут накладываться друг на друга. Принципиально важным для любого договора аренды является определенность в отношении государства, отвечающего за осуществление контроля за обеспечением безопасности полетов на любом этапе эксплуатации воздушного судна.

2.5 Арендатор воздушного судна – сторона, которой воздушное судно сдано в аренду. В договоре аренды воздушного судна должны указываться порядок и условия использования конкретного воздушного судна, которые арендатор должен соблюдать с точки зрения коммерческих соображений, нормативных обязательств и деятельности, связанной с эксплуатацией и техническим обслуживанием воздушного судна, включая другие положения, такие как порядок и условия возврата воздушного судна по истечении срока действия договора аренды. Помимо этого, в договоре должны содержаться ссылки на любые специальные соглашения, передовую отраслевую практику или разрешения, которые требуются для определения отношений между сторонами договора аренды и соответствующими регулятивными органами в целях обеспечения надлежащего контроля, поддержания соответствия требованиям и сохранения коммерческой ценности арендуемых основных фондов.

2.6 Арендодатель воздушного судна – сторона, у которой арендовано воздушное судно. В договоре аренды воздушного судна должны указываться порядок и условия использования конкретного воздушного судна, соблюдение которых требует арендодатель с точки зрения коммерческих соображений, нормативных обязательств и деятельности, связанной с эксплуатацией и техническим обслуживанием воздушного судна, включая другие положения, такие как порядок и условия возврата воздушного судна по истечении срока действия договора аренды. Помимо этого, в договоре должны содержаться ссылки на любые специальные соглашения, передовую отраслевую практику или разрешения, которые требуются для определения отношений между сторонами договора аренды и соответствующими регулятивными органами в целях обеспечения надлежащего контроля, поддержания соответствия требованиям и сохранения коммерческой ценности арендуемых фондов.

2.7 Статья 83 bis Чикагской конвенции – поправка, предусматривающая добровольную передачу государством регистрации государству эксплуатанта обязанностей по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов определенного количества воздушных судов, сдаваемых в аренду или иным образом передаваемых через границу. Главное преимущество передачи воздушного судна по статье 83 bis заключается в ее обязательном признании третьими государствами. Статья 83 bis впервые ввела в Конвенцию понятие "государство эксплуатанта". Несмотря на то, что положения статьи 83 bis не вполне понятны и не используются широко, она является одним из инструментов решения вопросов безопасности полетов, связанных с арендованными воздушными судами. Рабочая группа по правовым и техническим вопросам ИКАО занимается пересмотром положений статьи 83 bis, а также уточняет и совершенствует процесс регистрации авиационных соглашений.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Не вызывает сомнений то обстоятельство, что в обозримом будущем масштабы трансграничной передачи коммерческих воздушных судов будут возрастать как в абсолютном, так и в процентном отношении по сравнению со всеми воздушными судами, используемыми в международной авиации. Также можно с уверенностью сказать о том, что сложность соглашений о трансграничной передаче воздушных судов будет возрастать, что обусловлено необходимостью учета финансовых и эксплуатационных потребностей арендодателей и эксплуатантов.

3.2 ИКАО, ее государствам-членам и отраслевым организациям необходимо работать в тесном сотрудничестве для того, чтобы принимаемые регулятивные меры не отставали от развития событий и не только содействовали эффективности и развитию экономики, но и обеспечивали поддержание и повышение достигнутых на данный момент высоких показателей безопасности полетов.