



## АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

## ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ И ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 35 повестки дня. Безопасность полетов и стандартизация в области аэронавигации

Пункт 47 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Юридической комиссией

## ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЙ СТАТЬИ 21 ЧИКАГСКОЙ КОНВЕНЦИИ

(Представлено Францией)

## КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе внимание Ассамблеи обращается на проблемы, возникающие в связи с выполнением положений статьи 21 Чикагской конвенции о предоставлении информации о принадлежности воздушного судна для изменения регистрации. Более эффективное выполнение положений этой статьи упростило бы передачу воздушных судов от одних государств другим. Это также обеспечило бы возможность точнее отслеживать воздушные суда в течение срока их службы, что положительно сказалось бы на безопасности полетов.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) потребовать от государств-членов применять статью 21 Чикагской конвенции путем принятия необходимых мер для обеспечения возможности предоставления информации о том, кто является владельцем зарегистрированного ими воздушного судна;
- b) поручить Совету провести исследование вопроса о применении статьи 21 государствами-членами;
- c) поручить Совету включить этот вопрос в программу работы Юридического комитета ИКАО;
- d) поручить Совету рассмотреть и усовершенствовать существующие процессы поддержки применения статьи 21.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Стоимость предлагаемых действий должна быть небольшой, в связи с чем предлагается осуществлять их при помощи имеющихся ресурсов бюджета Регулярной программы на 2017–18-19 гг.
<i>Справочный материал</i>	Дос 7300 "Конвенция о международной гражданской авиации" Письмо государствам AN 11/47 - 10/67 от 24 сентября 2010 года

<sup>1</sup> Тексты на английском и французском языке представлены Францией.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Статья 21 Чикагской конвенции гласит: *"Каждое Договаривающееся государство обязуется предоставлять по запросу любому другому Договаривающемуся государству или Международной организации гражданской авиации информацию относительно регистрации и принадлежности любого конкретного воздушного судна, зарегистрированного в этом государстве..."*.

1.2 В Конвенции данное положение является частью главы о национальности воздушных судов, в свою очередь относящейся к части "Аэронавигация", в которой описываются принципы, разработанные в целях содействия навигации, включая переход регистрации воздушного судна от одного государства к другому.

## 2. ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Эксплуатанты все чаще прибегают к аренде воздушных судов, принадлежащих крупным международным группам, которые специализируются на приобретении и сдаче в аренду воздушных судов, вследствие чего переход регистрации осуществляется все чаще и чаще.

2.2 Впрочем, переход регистрации воздушного судна от одного государства к другому вследствие смены эксплуатанта не обязательно предполагает смену владельца. Отсутствие информации о владельце может вызвать задержки с регистрацией воздушного судна, а также иметь последствия для эксплуатанта, включающего воздушное судно в свой парк.

2.3 Такое отсутствие информации вызвано тем, что ряд государств не выполняют ни статью 21 Чикагской конвенции (информация о принадлежности каждого воздушного судна), ни подписанную в Женеве Конвенцию от 19 июня 1948 года о международном признании прав на воздушные суда в тех случаях, когда они являются ее участниками.

2.4 Во-первых, из этого следует необходимость обеспечивать соблюдение действующих международных правил, а от государств, ратифицировавших данные конвенции, особенно Чикагскую конвенцию, следует требовать их исполнения, в том числе положений, приведенных в добавлениях.

2.5 Ряд значимых государств не приводят данные о принадлежности воздушного судна. Отдельные государства приводят данные о "держателе" или "эксплуатанте", но не о "владельце". Другие государства еще более любопытным образом ссылаются на "владельца", который таковым не является. Остальные просто не приводят данных ни о "владельце", ни о "держателе". И наконец, отдельные государства не реагируют на направленные им запросы о предоставлении информации. Во многих странах данные о принадлежности воздушных судов, находящиеся в ведении других административных служб, не отражаются в реестрах воздушных судов. Впрочем, это не должно мешать государствам принимать меры по обеспечению возможности отвечать на запросы о предоставлении информации о владельцах.

2.6 В данный момент если воздушное судно вычеркивается из реестра для последующей регистрации во Франции без смены владельца, авиационное ведомство страны происхождения направляет (по любым каналам, как то: факс, электронная почта, телекс) авиационному ведомству страны, отвечающей за новую регистрацию, свидетельство об отмене

регистрации, в котором указывается зарегистрированный владелец. Благодаря этому регистрацию можно легко изменить, и при этом ведомству в новой стране нет необходимости запрашивать документ, устанавливающий принадлежность воздушного судна, поскольку подобную проверку должно было провести ранее отвечавшее за это ведомство. В связи с этим процедуры передачи воздушного судна, чей владелец известен, чрезвычайно просты и соответствуют вышеупомянутым международным конвенциям. Это относится к тем немногим государствам, которые подтверждают данные о владельцах воздушных судов, вносимых в их реестр.

2.7 Регистрация воздушного судна в стране (как правило) налагает на него обязательства по наблюдению и контролю за летной годностью данного воздушного судна.

2.8 В 2010 году Совет ИКАО попросил все государства представить их регистрационные данные в электронном виде в соответствии со статьей 21 Чикагской конвенции (см. письмо AN 11/47 - 10/67 от 24 сентября 2010 года). Складывается впечатление, что содержание базы данных не всегда соответствует представленным данным, что не поощряет государства представлять свои данные.

2.9 Настоятельно рекомендуется предпринять действия по совершенствованию процесса выполнения статьи 21 Чикагской конвенции.

— КОНЕЦ —