



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 30 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ОБМЕНА ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ МЕЖДУ
АВИАКОМПАНИЯМИ**

(Представлено Бразилией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлена модель, которая является альтернативой модели, предусмотренной в статье 83 bis Чикагской конвенции и позволяет авиакомпаниям различных государств осуществлять такой обмен воздушными судами, при котором ведомства гражданской авиации государств первичного и вторичного эксплуатантов¹ выполняют аналогичные обязанности.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять во внимание представленную информацию;
- b) поручить ИКАО проанализировать преимущества модели двойного контроля для обмена воздушными судами между авиакомпаниями различных государств;
- c) рекомендовать ИКАО оценить возможность учета модели двойного контроля при пересмотре технических инструктивных материалов, касающегося договоренностей об обмене.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ касается безопасности полетов и летной годности
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительное финансирование не требуется
<i>Справочный материал</i>	Чикагская конвенция, статья 83 bis <i>Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора</i> , документ Doc 8335 ИКАО, издание пятое, 2010 год, стр. V-1-4

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Когда в 1980 году Международная организация гражданской авиации (ИКАО) внесла поправки в Чикагскую конвенцию, включая статью 83 bis, основная задача заключалась в том, чтобы улучшить регулирование и расширить возможности осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов в случаях международной аренды, фрахтования воздушных

¹ "Вторичный эксплуатант" – лицо, эксплуатирующее воздушное судно на основе договора об обмене, в отличие от термина "первичный эксплуатант", под которым понимается лицо, эксплуатирующее воздушное судно на правах собственности либо на основе договора с собственником.

судов или обмена ими при том понимании, что государство регистрации может не иметь возможности выполнять удаленно все свои обязанности в отношении воздушного судна, определенные Конвенцией и ее Приложениями².

1.2 С тех пор прошло почти 40 лет, и между Договаривающимися государствами были заключены десятки соглашений со ссылкой на статью 83 bis Конвенции, предусматривающую возможность передачи обязанностей от государства регистрации государству эксплуатанта. Принимая на себя функции государства регистрации, государство эксплуатанта, имеющее более тесные связи с эксплуатантом воздушного судна, получает необходимые полномочия по осуществлению функций контроля за обеспечением безопасности полетов воздушного судна. Эта схема особенно удобна для стран, в которых зарегистрировано большое количество воздушных судов, но которые при этом могут не иметь крупного парка воздушных судов в эксплуатации на своей территории.

1.3 В случае Южной Америки статья 83 bis в двусторонних соглашениях применялась нечасто, хотя использование воздушных судов с иностранной регистрацией в некоторых странах континента достаточно распространено. Например, Колумбия, Чили, Перу и Бразилия уже подписали соглашения по осуществлению обмена, но без передачи обязательств.

1.4 В этой связи на Всемирной авиатранспортной конференции (AT-Conf) в 2013 году члены Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) представили рабочий документ, в котором была изложена модель двойного контроля в рамках двусторонних соглашений³. Эта модель широко используется в Южной Америке и позволяет осуществлять обмен воздушными судами при сохранении типичных функций и обязанностей государства регистрации и государства эксплуатанта, наделяя при этом государство вторичного эксплуатанта, без ущерба для каких бы то ни было действий государства регистрации, исключительным правом осуществлять инспекции воздушных судов и надзор за ними.

1.5 Приводя аргументы в пользу модели двойного контроля, члены ЛАКГА отметили трудности, сопряженные с применением статьи 83 bis в случаях, когда эксплуатационный обмен производится в течение коротких промежутков времени и меры по передаче обязанностей не приносят преимуществ с точки зрения безопасности полетов.

1.6 За последнее десятилетие Бразилия заключила два соглашения о двойном контроле при обмене воздушными судами, и приобретенный в ходе их осуществления опыт позволил выявить недостатки и несоответствия этой модели и в то же время в очередной раз продемонстрировал непригодность статьи 83 bis для осуществления обмена воздушными судами коммерческими эксплуатантами Южной Америки.

1.7 В отличие от статьи 83 bis, которая используется в качестве альтернативы традиционной схеме аренды, в основе новой модели двойного контроля, которая будет представлена в настоящем рабочем документе, лежит безопасность обмена воздушными судами, при которых одно и то же воздушное судно эксплуатируется двумя компаниями в течение аналогичных промежутков времени в целях повышения эффективности посредством более оптимального использования самолетного парка.

² Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора, документ Doc 8335 ИКАО, издание пятое, 2010 год, стр. V-1-4.

³ Модель двойного контроля при обмене воздушными судами из различных государств – документ AT-Conf, Монреаль, 2013 год, см. https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6-wp057_en.pdf.

2. **НОВАЯ МОДЕЛЬ ДВОЙНОГО КОНТРОЛЯ**

2.1 В Южной Америке обмен воздушными судами востребован главным образом как эффективный способ избежать типичных для авиации высоких эксплуатационных издержек, позволяющий оптимизировать использование воздушного судна, обеспечивая соответствие предложения сезонной потребности рынка авиационных услуг и возможность применения гибкого подхода в случае непредвиденных обстоятельств.

2.2 За последние два года соответствующие изменения на рынке гражданской авиации Южной Америки, в частности формирование крупных холдинговых компаний, альянсов и совместных предприятий, привели к значительному росту потребности в соглашениях между южноамериканскими государствами, которые сделают обмен воздушными судами между авиакомпаниями экономически целесообразным.

2.3 В отличие от большинства соглашений на основании статьи 83 bis, которые были зарегистрированы ИКАО за последние 20 лет, латиноамериканские соглашения о двойном контроле обеспечивают правовую основу для проведения полетов двумя авиакомпаниями, желающими осуществлять взаимную передачу эксплуатационного контроля в отношении одного и того же воздушного судна в течение периода, не превышающего 30 дней. Договоренности, заключенные в Бразилии на данный момент, предусматривают взаимную передачу эксплуатационного контроля в течение периода, составляющего несколько дней. Если соглашения на основании статьи 83 bis⁴ направлены на поддержку государства регистрации, поскольку воздушное судно будет эксплуатироваться на территории другого государства в течение всего периода аренды, то в нашем случае речь идет, как правило, об арендованных, импортированных и национализированных судах, которые эксплуатируются в течение аналогичных промежутков времени двумя разными авиакомпаниями из двух различных государств.

2.4 В таких договоренностях, как описано выше, передавать обязательства не имеет смысла, поскольку соответствующие ведомства гражданской авиации выполняют аналогичные функции с учетом времени эксплуатации воздушного судна каждым эксплуатантом. В этом случае сложности возникают у государства вторичного эксплуатанта (далее "ВГА вторичного эксплуатанта"), которое, не имея обязанностей, которые обычно выполняет на своей территории ведомство государства регистрации, должно осуществлять вспомогательные функции в отношении иностранного воздушного судна и в то же время обеспечивать соблюдение собственных эксплуатационных требований.

2.5 В этой связи в главе 6 части IV *Руководства по летной годности* (Doc 9760) изложены ключевые аспекты производства полетов в рамках договоров об обмене воздушными судами, которые охватывают самые важные вопросы, связанные с реализацией соглашений о двойном контроле. В документе подробно описываются функции по поддержанию летной годности, которые должны предусматриваться в соглашениях об обмене воздушными судами (сертификат типа конструкции, прошедшего валидацию, техническое обслуживание, обязательная информация о поддержании летной годности (МСАИ) и распространение этой информации), и отмечаются проблемы, которые могут возникнуть при разделении обязанностей между государством регистрации и государством эксплуатанта.

2.6 Тогда как ряд функций по обеспечению летной годности сохраняется за государством регистрации, в правилах (в соответствии с которыми осуществляется сертификация

⁴ Были проанализированы 76 соглашений, заключенных согласно статье 83 bis и зарегистрированных на веб-сайте ИКАО. Только два из них касались договоров аренды, срок действия которых составлял менее шести месяцев. Продолжительность большинства этих договоров составляла шесть или 12 месяцев.

вторичных эксплуатантов) излагаются некоторые эксплуатационные требования, неразрывно связанные с нормами летной годности и конструирования. Как показал опыт Бразилии, в правилах государств нередко разнятся требования, касающиеся MEL (минимального перечня оборудования), FDR (регистраторов полетных данных), пояснительных надписей, медицинских аптечек и аварийно-спасательных комплектов. Кроме того, AD (директивы по летной годности), изданные полномочным органом государства вторичного эксплуатанта, должны быть применимы ко всем воздушным судам, эксплуатируемым одним и тем же авиаперевозчиком, независимо от государства регистрации.

2.7 Хотя данные различия являются незначительными в масштабе нормативно-правовых баз большинства стран (которые уже в значительной степени гармонизированы), для эксплуатанта, желающего эксплуатировать воздушное судно на основе обмена, они в конечном итоге оборачиваются издержками, связанными с внесением изменений и модификациями. Тем не менее, было бы несправедливо требовать от национального эксплуатанта применять AD к одному воздушному судну и не требовать применения этой AD к другому воздушному судну, принадлежащему к тому же самолетному парку, на основании того, что они зарегистрированы в разных государствах. Эта ситуация лишь усугубится, если требования, выполнение которых влечет за собой издержки, будут действовать в отношении только некоторых эксплуатантов, что, несомненно, поставит под вопрос добросовестность конкуренции.

2.8 Таким образом, с учетом роста числа запросов на обмен воздушными судами Управление гражданской авиации Бразилии решило пересмотреть модель двойного контроля. Основная идея пересмотренной модели состоит в том, чтобы сохранить обязанности государства регистрации и государства эксплуатанта, как они определены в Конвенции, наряду с двойным контролем, но при этом дополнительно предусмотреть для вторичного эксплуатанта необходимость соблюдать все возможные эксплуатационные требования государства вторичного эксплуатанта, включая требования к типовой конструкции. Аналогичным образом вторичный эксплуатант должен выполнять директивы по летной годности, изданные государством вторичного эксплуатанта, а также осуществлять применимые операции технического обслуживания, обусловленные опытом эксплуатации и местными особенностями, такими как климат. Все эти договоренности должны быть официально согласованы между заинтересованными ВГА.

2.9 Вторичный эксплуатант должен пересмотреть все свои руководства по производству полетов, с тем чтобы обеспечить учет процедур обмена воздушными судами и передачи эксплуатационного контроля. Руководства по техническому обслуживанию могут быть пересмотрены по запросу государства вторичного эксплуатанта, однако по-прежнему они должны быть одобрены государством регистрации. Аналогичным образом необходимо обеспечивать согласованность минимального перечня оборудования (MEL) с действующими разрешениями эксплуатантов, а их пересмотр должен одобряться государством первичного эксплуатанта, которым, как правило, является государство регистрации.

2.10 Ниже в таблице приведены основные различия между статьей 83 bis и соглашениями о двойном контроле:

	Модель 83 bis	Модель двойного контроля	Пересмотренная модель двойного контроля
Части соглашения	1. Государство регистрации. 2. Государство эксплуатанта	1. Государство регистрации/ государство первичного эксплуатанта. 2. Государство вторичного эксплуатанта	1. Государство регистрации/ государство первичного эксплуатанта. 2. Государство вторичного эксплуатанта
Обязанности государства регистрации и государства эксплуатанта	1. Передача обязанностей от государства регистрации государству эксплуатанта	1. Отсутствие передачи обязанностей от государства регистрации государству эксплуатанта. 2. Государство вторичного эксплуатанта может проводить инспекторские проверки воздушных судов (обязательство по контролю)	1. Отсутствие передачи обязанностей от государства регистрации государству эксплуатанта. 2. Государство вторичного эксплуатанта может проводить инспекторские проверки воздушных судов (обязательство по контролю). 3. Эксплуатационные требования государства вторичного эксплуатанта, касающиеся обеспечения летной годности, должны выполняться во всех случаях, когда это необходимо для достижения уровня безопасности, равного тому уровню, который поддерживается в отношении остальных воздушных судов самолетного парка вторичного эксплуатанта. 4. Государство вторичного эксплуатанта должно требовать от своих эксплуатантов дополнительных действий во всех случаях, когда ВГА сочтет, что обмен руководствами, оборудованием и документацией может угрожать безопасности полетов

2.11 Важно отметить, что авиакомпании, обращающиеся с просьбой об обмене воздушными судами, нередко используют одинаковую систему либо весьма схожие системы обеспечения технического обслуживания и надежности и управления безопасностью полетов. Эта особенность удобна для реализации модели двойного контроля и объясняется тем, что эксплуатанты часто принадлежат к одной и той же группе. Это упрощает процесс выполнения

функций по обеспечению летной годности, таких как передача информации об отказах, неисправностях и других происшествиях на борту воздушного судна государству регистрации и/или государству разработчика. Кроме того, важно отметить, что эффективность соглашения, в основе которого лежит модель двойного контроля, может быть обеспечена лишь при условии проведения сопоставительного анализа систем гражданской авиации заинтересованных государств.

3. ВЫВОД

3.1 В свете всего вышеизложенного можно сделать вывод о том, что, в таких сценариях, как южноамериканский, в котором некоторые авиакомпании приняли решение о совместном использовании или объединении парков воздушных судов и существуют достаточная согласованность правил, географическая близость и взаимоотношения сотрудничества между ведомствами гражданской авиации, модель двойного контроля представляет собой наиболее удачный альтернативный вариант, который обеспечивает возможность использования воздушных судов на неисключающей основе эксплуатантами из различных государств.

3.2 Несмотря на то что необходимость разрешить в рамках статьи 83 bis Конвенции передачу обязанностей была обусловлена соображениями обеспечения безопасности полетов применительно к воздушным судам, эксплуатируемым за пределами территории государства регистрации, Бразилия понимает, что в существующих условиях и с учетом указанных характерных особенностей реализация соглашений, заключенных в рамках статьи 83 bis, не будет способствовать повышению уровня безопасности обмена воздушными судами в Южной Америке.

3.3 Модель двойного контроля с предложенными усовершенствованиями предоставляет возможность эффективного использования воздушных судов эксплуатантами из различных государств, одновременно позволяя предотвратить неравномерную нагрузку на эксплуатантов и избежать возникновения противоречий с нормами суверенных государств в области безопасности полетов в связи с имеющимися значительными различиями в отношении требований к воздушным судам, являющимся предметом обмена.