



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 28 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

ПРОБЛЕМЫ, СВЯЗАННЫЕ СО СТАТЬЕЙ 83 BIS

(Представлено Объединенными Арабскими Эмиратами)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Статья 83 *bis* доказала свою эффективность на протяжении многих лет и используется во всем мире многими государствами, что дает им возможность максимально использовать обладателей свидетельств, что однако стало серьезной проблемой во всем мире после пандемии COVID-19 и неизбежной рецессии. Для поддержания авиационной отрасли необходимо обеспечить более гибкую возможность передачи воздушных судов и экипажей между государствами в целях максимального использования имеющихся во всем мире средств.

ОАЭ считают, что нет необходимости увязывать государство регистрации с обладателем свидетельства, что означает, что государство, соблюдающее этот стандарт, будет иметь право допускать любого обладателя свидетельства к эксплуатации своих воздушных судов без необходимости прохождения длительных процессов и процедур, существующих во всем мире, что создает огромную административную нагрузку для ВГА.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) воспользоваться возможностью, чтобы вновь рассмотреть статью 83 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год) (Чикагская конвенция), которая не отвечает требованиям рынка;
- б) повторно изучить основные элементы статьи 83 *bis* и определить надлежащее направление дальнейших действий;
- с) вновь рассмотреть процесс осуществления статьи 83 *bis* и упростить административную часть, которая сопровождает осуществление.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ касается стратегической цели 1 (Безопасность полетов)
<i>Финансовые последствия</i>	Настоящий рабочий документ не имеет финансовых последствий
<i>Справочный материал</i>	Дос 7300, Конвенция о международной гражданской авиации, статья 83 <i>bis</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Чикагская конвенция регулирует эксплуатацию гражданских воздушных судов на международном уровне, и это соглашение устанавливает механизм, позволяющий странам принимать иностранные воздушные суда, поскольку оно требует, чтобы эти воздушные суда были зарегистрированы в Договариваемом государстве ИКАО в качестве предварительного условия для приема воздушных судов в других странах.

1.2 Насколько известно Договариваемым государствам, некоторые воздушные суда, эксплуатируемые компаниями, не имеют того же государства регистрации, а зарегистрированы в других странах в соответствии со статьей 83 *bis*, что само по себе является приемлемым, а иногда и обычной практикой по различным причинам.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В результате система гражданской авиации подвержена негативному воздействию некоторых политических событий, когда Договариваемые государства, которые ранее заключили МОВ согласно статье 83 *bis* с другими партнерами, принимают определенные меры в отношении других Договариваемых государств, включая санкции на регистрацию некоторых из их самолетов, что создает серьезную проблему для эксплуатации этих воздушных судов в других Договариваемых государствах и создает огромные обязательства для эксплуатантов и их Договариваемых государств.

2.2 ОАЭ считают, что такие действия не могут осуществляться в рамках действующего нормативного механизма, поскольку они противоречат вышеупомянутому соглашению и этот процесс не имеет никакого правового обоснования.

2.3 Другие проблемы, возникающие в связи с этим вопросом, касаются требований к испытательным полетам, связанным с проведением капитального технического обслуживания и сезонными операциями, проводимыми с использованием обладающего свидетельствами персонала из других Договариваемых государств, не являющихся государствами регистрации. Несмотря на стандартизацию практики выдачи свидетельств в Договариваемых государствах ИКАО, SARPS не позволяют обладателям свидетельств эксплуатировать воздушные суда, зарегистрированные в разных странах, что усложняет процесс проведения испытательных полетов и сезонных операций, поскольку требуется валидация свидетельств персонала государством регистрации каждый раз, когда такой персонал будет выполнять полеты.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 ИКАО следует пересмотреть статью 83 *bis*, разработав механизм передачи функций и обязанностей от государства регистрации к государству эксплуатанта наиболее эффективным образом, который упростит и обеспечит более гибкое использование свидетельств для разных видов полетов (внутренние, международные) для преодоления проблем и расширения использования "сухой" аренды, а также решения вопросов, связанных с испытательными полетами и сезонными операциями.