

**ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ  
"ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ"**

(Монреаль, 24–29 марта 2003 года)

**Пункт 2 повестки дня. Изучение ключевых проблем регулирования при либерализации**  
**Пункт 2.2 повестки дня. Доступ к рынку**

**АРЕНДА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ  
В МЕЖДУНАРОДНОМ ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ**

(Представлено Секретариатом)

**АННОТАЦИЯ**

В настоящем документе идет речь о той важной роли, которую все чаще играет аренда воздушных судов при использовании доступа к рынку, а также приводится описание нормативных подходов, применяемых государствами в своей повседневной практике, и приводятся замечания, касающиеся потенциальных проблем обеспечения безопасности и путей их решения, и, кроме того, предлагается соответствующий механизм регулирования.

Действия Конференции приводятся в п. 7.1.

**СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ**

Письмо государствам ЕС 2/82, LE 4/55-99/54 от 14 мая 1999 года  
Циркуляр 295, Руководство по выполнению статьи 83 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации

**1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 За последние десять лет все чаще при выполнении международных авиаперевозок стала применяться практика лизинга воздушных судов, когда авиаперевозчик арендует, а не приобретает, воздушные суда у другого авиаперевозчика или предприятий в целях выполнения коммерческих авиаперевозок. Как правило, лизинг осуществляется в форме "аренды воздушного судна без экипажа" или "аренды воздушного судна вместе с экипажем". Практика лизинга может стать причиной появления ряда проблем, связанных с обеспечением безопасности полетов и экономическими аспектами, в тех случаях, когда находящееся в лизинге воздушное судно зарегистрировано в одном государстве, а эксплуатант, использующий его для выполнения международных коммерческих авиаперевозок, находится в другом

государстве. Поэтому государства все больше внимания стали уделять вопросам регулирования практики использования воздушных судов, находящихся в лизинге, в частности, в том, что касается использования доступа к рынку, учитывая при этом как экономические особенности, так и аспекты, связанные с обеспечением безопасности полетов. В настоящем документе рассматриваются все эти события и возникшие проблемы и предлагается механизм регулирования, который государства смогут по своему усмотрению использовать при заключении соглашений о воздушном сообщении.

## 2. ПРЕДЫДУЩАЯ РАБОТА ИКАО

2.1 Для рассмотрения некоторых из упомянутых проблем, а также в ответ на просьбы государств об оказании им помощи в решении экономических вопросов и вопросов обеспечения безопасности полетов при использовании арендованных воздушных судов ИКАО подготовила исследование по вопросу аренды воздушных судов, в рамках которого были рассмотрены экономические аспекты использования и вопросы регулирования и обеспечения безопасности полетов взятых в аренду воздушных судов и определены некоторые чаще всего применяемые принципы оказания помощи государствам в их деятельности по разработке транспарентной и эффективной политики этой находящей все большее применение практики. В мае 1999 года результаты исследования были направлены Договаривающимся государствам вместе с инструктивным материалом по выполнению статьи 83 *bis* Чикагской конвенции об аренде воздушных судов, фрахтовании и обмене ими (см. письмо государствам ЕС 2/82, LE 4/55-99/54 от 14 мая 1999 года).

2.2 Статья 83 *bis* в виде поправки к Чикагской конвенции вступила в силу 20 июня 1997 года. В этой поправке предусматривается порядок передачи в рамках Конвенции государством регистрации некоторых обязанностей в отношении арендованных воздушных судов государству эксплуатанта. Начиная с июня 2002 года количество государств, ратифицировавших статью 83 *bis*, увеличилось до 133. 17 государств заключили 24 соглашения согласно этой статье. Главным образом это соглашения об аренде воздушных судов без экипажа, когда в качестве арендодателей выступают лизинговые компании или финансовые учреждения. Подготовленный ИКАО первоначальный инструктивный материал о выполнении статьи 83 *bis* был рассмотрен и уточнен в свете того опыта, который был накоплен в процессе применения статьи 83 *bis* в период с 1997 года, и в окончательном виде этот материал появится в начале 2003 года в виде циркуляра ИКАО "Руководство по применению статьи 83 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации" (Циркуляр 295).

## 3. ПОСЛЕДНИЕ СОБЫТИЯ

3.1 Использование арендованных воздушных судов для осуществления международных воздушных перевозок продолжает играть важную роль в деятельности авиакомпаний. За последние пять лет количество международных регулярных авиакомпаний, использующих арендованные воздушные суда, возросло на 20%. В 2001 году из 532 международных регулярных авиакомпаний, осуществляющих полеты по всему миру, 84% использовали арендованные воздушные суда и более 45% всех категорий транспортных воздушных судов, эксплуатируемых такими компаниями, были арендованы. Что касается предприятий, предоставляющих в аренду воздушные суда для выполнения международных регулярных перевозок, то в период с 1996 года по 2001 год количество воздушных судов, арендованных в других авиакомпаниях, возросло на 33%, арендованных у лизинговых компаний на 43% и у других учреждений и предприятий (категория, включающая, к примеру, банки) на 44%. Таким образом, продолжает наблюдаться тенденция увеличения количества арендованных воздушных судов, что, в частности, отражает экономические преимущества и гибкость лизинга по сравнению с приобретением воздушных судов. В условиях либерализации аренда воздушных судов облегчает новым авиаперевозчикам выход на рынок.

3.2 Что касается мер регулирования на двусторонней и других основах, то на момент проведения ИКАО исследования по вопросу об аренде воздушных судов (1999) между государствами было заключено 41 двустороннее соглашение о воздушном сообщении (38 государств), в которых содержались положения, касающиеся аренды воздушных судов. После этого было заключено дополнительно еще 25 двусторонних соглашений, содержащих положения об аренде (28 государствами, 22 из которых не входили в число предыдущей группы из 38 государств). Кроме двусторонних соглашений о воздушном сообщении положение об аренде было включено в одно из многосторонних соглашений об "открытом небе", которое было подписано в мае 2001 года 5 государствами – членами организации Азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества (АПЕС). Благодаря этому положению в упомянутом соглашении увеличилось количество государств, чьи авиакомпании могут предоставлять воздушные суда в аренду авиакомпаниям любых государств, подписавшим это соглашение, а также других государств – членов АПЕС, не являющихся сторонами этого соглашения. На региональном уровне Европейский союз (ЕС) установил два правила Совета (№ 3991/91 от 16 декабря 1991 года и № 2407/92 от 23 июля 1992 года) и принял одну резолюцию (19 июня 1995 года) в отношении использования арендованных воздушных судов авиаперевозчиками сообщества; Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА) подготовила рекомендацию для своих членов по вопросу аренды воздушных судов (ЕКГА/21-1, 2–3 июля 1997 года).

#### 4. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

4.1 Как свидетельствуют результаты проведенного ИКАО исследования, проблемы с обеспечением безопасности полетов могут возникать в тех случаях, когда арендованное воздушное судно зарегистрировано в государстве, не являющемся государством эксплуатанта, которое использует данное воздушное судно для выполнения международных коммерческих перевозок. В процессе утверждения аренды воздушных судов с экипажем или без экипажа следует четко определять круг обязанностей в части, касающейся выполнения стандартов обеспечения безопасности полетов, которые каждая из сторон соглашения берет на себя в соответствующих областях их компетенции.

4.2 С экономической точки зрения государства или утверждают аренду воздушных судов, или не вмешиваются в регулирование арендных отношений в тех случаях, когда арендодатель не является авиаперевозчиком и не контролируется авиаперевозчиком. Другими словами, при выполнении международных воздушных перевозок разрешается заключать финансовые и долгосрочные операционные арендные соглашения, если арендодателем является лизинговая компания, банк или другое предприятие. В рамках двусторонних соглашений государства, как правило, разрешают авиакомпаниям двух сторон осуществлять аренду воздушных судов и в то же время ограничивают или не разрешают арендовать, особенно воздушные суда с экипажем, у авиакомпаний третьих стран. Что касается соглашений об аренде между авиакомпаниями государств, которые не являются сторонами соответствующих соглашений или договоренности, государства или требуют, чтобы такие авиакомпании имели все необходимые права на выполнение авиаперевозок, или запрещают аренду, если такие авиакомпании не имеют таких прав.

4.3 Хотя конкретные подходы к решению этого вопроса, предусматриваемые в двусторонних соглашениях, могут быть различными, тем не менее, как правило, в них рассматриваются два фундаментальных аспекта использования арендованных воздушных судов, а именно: экономические аспекты и аспекты обеспечения безопасности полетов. Экономическая сторона заключается конкретно в том, что воздушные суда, арендуемые у авиакомпаний государств, не являющихся сторонами соответствующего соглашения или договоренности, не должны использоваться для осуществления прав на авиаперевозки, которых не имеет авиакомпания-арендодатель. Проблема обеспечения безопасности полетов носит более общий характер и заключается в том, чтобы арендованные воздушные суда не снижали уровень обеспечиваемой безопасности полетов.

4.4 В некоторых случаях (к примеру, долгосрочная аренда воздушных судов без экипажа), когда возникают проблемы с обеспечением безопасности полетов эксплуатантов, использующих арендованные воздушные суда, зарегистрированные в государствах, которые не являются государствами, которые назначили и уполномочили эксплуатантов на выполнение коммерческих авиаперевозок, они могут решать путем заключения соглашения, оговоренного в статье 83 *bis*, о чем уже упоминалось выше в п. 2.2. Однако в некоторых случаях, когда такие соглашения заключить невозможно, государства или требуют выполнения минимальных стандартов обеспечения безопасности, или в каждом конкретном случае согласовывают между собой соответствующие обязанности по обеспечению безопасности полетов арендованных воздушных судов.

## 5. ВЫВОДЫ

5.1 Конференции предлагается сделать вывод о том, что:

- a) аренда воздушных судов (как с экипажем, так и без экипажа) несет с собой существенные преимущества для авиаперевозчиков, так как позволяет расширить рынок их авиаперевозок и сделать более гибкими, и, кроме того, появляется возможность создания новых авиаперевозчиков. Однако при этом возникает необходимость решения некоторых вопросов экономического характера, а также вопросов, связанных с обеспечением безопасности полетов;
- b) государствам следует, как только появляется такая необходимость, пересматривать положения, регулирующие использование арендуемых воздушных судов для выполнения международных авиаперевозок на их территорию или с их территории, а также должны четко определять, кто несет ответственность за выполнение минимальных стандартов обеспечения безопасности полетов, или путем включения соответствующих положений в свои соглашения о воздушном сообщении, или путем заключения договоренностей, предусмотренных в статье 83 *bis* Чикагской конвенции. С этой целью они могут использовать изложенные в Циркуляре 295 ИКАО руководящие принципы.

## 6. РЕКОМЕНДУЕМЫЙ МЕХАНИЗМ РЕГУЛИРОВАНИЯ

6.1 В результате проведенного ИКАО в 1999 году исследования по вопросу об аренде воздушных судов был сделан вывод, что хотя и существуют довольно известные принципы, применяемые в отношении экономического регулирования, к примеру, когда это касается аренды воздушных судов без экипажа, тем не менее представляется очевидным тот факт, что в данный момент не существует единого мнения в отношении наиболее оптимальных подходов к утверждению или неутверждению аренды воздушных судов, чтобы можно было попытаться разработать единый подход или типовое положение для включения в соглашения о воздушном сообщении, особенно учитывая то, как быстро идут изменения в этой области. Кроме того, в ходе исследования также отмечалось, что с точки зрения безопасности полетов существующие сложные и разнообразные ситуации, нашедшие отражение в различных соглашениях об аренде, а также потребность в накоплении опыта применения соглашений, заключаемых согласно статье 83 *bis*, совершенно не способствуют разработке единообразной политики, применимой в мировом масштабе, в рамках которой предусматривались бы все возможные ситуации, связанные с обеспечением безопасности полетов арендованных воздушных судов.

6.2 В период после проведения упомянутого исследования в двусторонние соглашения продолжали включаться соответствующие статьи, а некоторые государства стали использовать

стандартные тексты для формулировки статей, касающихся аренды воздушных судов, что способствовало установлению единообразия в этом вопросе. Кроме того, был накоплен определенный опыт применения соглашений, заключаемых в соответствии со статьи 83 *bis*. Учитывая развитие тенденции либерализации авиаперевозок, а также опыт, накопленный ИКАО в этой области, по-видимому, пришло время приступить к разработке механизма регулирования арендных отношений, который государства могли бы использовать по своему усмотрению. Такой механизм регулирования может быть в форме типовой статьи об аренде, предназначенной для включения в соглашение о воздушном сообщении.

6.3 Учитывая, что в отношении арендуемых воздушных судов в действующих соглашениях и на практиках предусматриваются различные подходы к решению вопросов, связанных с обеспечением безопасности их полетов и экономическими аспектами, а также принимая во внимание существование большого количества различных видов договоренностей об аренде воздушных судов, в предлагаемый типовой механизм включен общий пункт, касающийся обеспечения безопасности полетов, который во многом похож на существующую во многих соглашениях о воздушном сообщении статью, касающуюся обеспечения безопасности, а в том, что касается экономических аспектов использования арендованных воздушных судов, то на выбор предлагаются две типовые статьи. В положение, касающееся обеспечения безопасности полетов арендованных воздушных судов, включены такие же требования к обеспечению безопасности этих воздушных судов, как и в отношении других воздушных судов, эксплуатируемых назначенными авиакомпаниями в рамках соответствующего соглашения. Однако, если в соглашении нет статьи, касающейся обеспечения безопасности полетов, то это положение соответственно не может применяться, и стороны должны рассмотреть вопрос о заключении соглашения о передаче соответствующих обязанностей по обеспечению безопасности полетов согласно статье 83 *bis* Чикагской конвенции. Кроме того, следует отметить, что ИКАО разработала типовую статью по обеспечению безопасности полетов авиации, которую государства могут, по мере необходимости, включать в свои соглашения о воздушном сообщении (см. письмо государствам AN 6/42-01/84 от 14 сентября 2001 года). В пунктах, касающихся экономических аспектов, нашли отражение два основных подхода к использованию воздушных судов, арендованных у авиакомпаний, не являющихся сторонами соглашения, а именно: требуется наличие соответствующих прав на выполнение авиаперевозок или аренда запрещается, если авиакомпании не имеют таких прав. Однако в обоих вариантах предусматривается (путем умолчания), что с экономической точки зрения, государства, как правило, разрешают арендовать воздушные суда предприятиям, не являющимся авиакомпаниями.

6.4 На Конференции предлагается рассмотреть механизм регулирования в форме типовой статьи для использования Договаривающимися государствами по своему усмотрению при заключении двусторонних, региональных и многосторонних соглашений о воздушном сообщении. Это положение также включено в типовое соглашение о воздушном сообщении (см. ATConf/5-WP/17).

### ***АРЕНДА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ***

*1. Страна может принять меры, чтобы не допустить использования арендованных воздушных судов для выполнения авиаперевозок в рамках данного соглашения, если при выполнении таких авиаперевозок не соблюдаются стандарты обеспечения безопасности полетов и процедуры, предусмотренные в статье \_\_\_\_\_ (Безопасность полетов).*

2. Первый вариант

*При условии соблюдения п. 1 выше назначенные авиапредприятия каждой Стороны могут использовать воздушные суда, арендованные у других авиапредприятий для выполнения перевозок в рамках данного соглашения, если авиапредприятия,*

*участвующие в таком соглашении, имеют соответствующие полномочия и отвечают требованиям, применяемым в отношении таких соглашений.*

*ИЛИ*

Второй вариант

*При условии соблюдения п. 1 выше, назначенные авиапредприятия каждой Стороны могут использовать арендованные воздушные суда для выполнения авиаперевозок в рамках данного соглашения, только если это не ведет к осуществлению авиапредприятием-арендодателем коммерческих прав, которых оно не имеет.*

## 7. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

7.1 Конференции предлагается:

- a) рассмотреть и утвердить приведенные в п. 5.1 выводы; и
- b) рекомендовать утвердить приведенное в п. 6.4 типовое положение об аренде воздушных судов.

— КОНЕЦ —