



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ — 36-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 30 ноября – 3 декабря 2015 года)

**Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение общей программы работы Юридического комитета**

#### АСПЕКТЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ, СВЯЗАННЫЕ С БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ, И СТАТЬЯ 83 *BIS*

(Представлено Секретариатом)

#### 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Статья 83 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации вступила в силу 20 июня 1997 года. Соответствующий Протокол к Конвенции (Doc 9318) с 1 октября 2015 года действует в отношении 166 государств – сторон Протокола. Статья 83 *bis* содержит положение о передаче государству эксплуатанта при аренде воздушного судна, фрахтовании или взаимном обмене воздушными судами, а также при заключении других подобных соглашений, определенных функций и обязанностей, обычно выполняемых государством регистрации. Статья 83 *bis* носит "зонтичный" характер и не подразумевает автоматическую передачу функций и обязанностей. Это значит, что статья 83 *bis* является дискреционным и гибким инструментом, доступным для ратифицировавших ее сторон, однако если функции и обязанности не были четко перераспределены в конкретном соглашении о передаче между соответствующими государствами, ответственность за их выполнение продолжает нести государство регистрации. Статья 83 *bis* также устанавливает пределы передаваемых обязанностей: соглашение может касаться только тех функций и обязанностей, о которых идет речь в статьях 12, 30, 31 и 32 а) Конвенции.

#### 2. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1 На своей 184-й сессии Совет поручил Секретариату включить вопрос "Аспекты экономической либерализации, связанные с безопасностью полетов, и статья 83 *bis*" в качестве нового пункта в пересмотренную общую программу работы Юридического комитета.

2.2 В ходе 35-й сессии Юридического комитета Секретариат представил по данному вопросу рабочий документ (LC/35-WP/3-2-Revised), в котором говорилось о различных трудностях, с которыми сталкиваются государства в процессе выполнения статьи 83 *bis*, и о помощи, которую ИКАО оказывает в таких случаях. В указанном документе была сделана ссылка на циркуляр № 295 ИКАО "Рекомендации по выполнению статьи 83 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации" (Cir 295 LE/2), изданный в 2003 году. Юридический комитет создал Рабочую группу для рассмотрения аспектов экономической либерализации, связанных с безопасностью полетов, и статьи 83 *bis*. В добавлении В к докладу о работе 35-й сессии Юридического комитета (C-WP/14034) приводится доклад данной Рабочей группы, одобренный Комитетом. В докладе высказывается мнение об отсутствии как таковых юридических проблем, связанных с формулировкой статьи 83 *bis*; однако в последующем при

осуществлении статьи 83 *bis* юридические проблемы могут возникать в связи с некоторым непониманием рядом государств-членов применимости статьи 83 *bis* и характера аренды. В докладе рекомендовалось создать целевую группу по этому вопросу. Совет одобрил данную рекомендацию на своей 199-й сессии 14 июня 2013 года (C-DEC 199/11). Целевая группа по рассмотрению статьи 83 *bis* (ЦГ по 83 *bis*) была создана в сентябре 2014 года после рассылки письма государствам (IND/14/9) от 31 июля 2014 года с просьбой представить кандидатуры экспертов.

### **3. СОЗДАНИЕ ЦЕЛЕВОЙ ГРУППЫ ПО РАССМОТРЕНИЮ СТАТЬИ 83 *BIS* И СФЕРА ЕЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

3.1 В соответствии с рекомендацией Рабочей группы, одобренной Юридическим комитетом и Советом, в письме государствам IND/14/9 сообщалось о том, что ЦГ по 83 *bis* будет оказывать Секретариату содействие в пересмотре циркуляра № 295 ИКАО по некоторым ключевым вопросам, что поможет лучше разъяснить государствам-членам вопросы, связанные с надлежащим применением статьи 83 *bis*. Во-вторых, учитывая, что ИКАО не имеет юридических полномочий для проведения обстоятельных анализов данных соглашений, ЦГ по 83 *bis* рассмотрит возможные способы обеспечения их своевременной регистрации, такие как создание интерактивного интернет-реестра, в который государства смогут самостоятельно загружать соглашения в электронном формате.

3.2 Ожидаемые результаты работы ЦГ по 83 *bis* включают в себя:

- a) выработку рекомендаций о пересмотре циркуляра № 295 ИКАО;
- b) определение возможных альтернатив существующей в настоящее время системе регистрации соглашений, возможно на базе Интернета, для их рассмотрения ИКАО.

3.3 Эксперты из 12 государств-членов (Ирландии, Канады, Марокко, России, Саудовской Аравии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции, Чили и Южно-Африканской Республики) и 3 международных организаций (Авиационной рабочей группы, Европейского союза и Международной ассоциации воздушного транспорта) приняли участие в одном или более заседаниях ЦГ по 83 *bis*. Эксперт из Канады, г-н Джон Тэчет, был избран председателем, а эксперт из Ирландии, г-н Брайан Скехан, был избран заместителем председателя. Заседания ЦГ по 83 *bis* проходили трижды: 15–16 сентября 2014 года в Монреале; 23–27 марта 2015 года в Дублине; 8–11 сентября 2015 года на Бермудских Островах. В промежутках между заседаниями члены Целевой группы продолжали работать на удаленной основе, поддерживая связь по электронной почте.

### **4. ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ**

#### **4.1 Формат: Руководство**

4.1.1 Члены ЦГ по 83 *bis* высказали мнение, что циркуляр № 295 следует не заменять новым циркуляром, а обновить в виде руководства, т. е. отнести его к категории документов ИКАО, применяемых в качестве источника инструктивного материала и информации, касающихся аспектов авиационной деятельности. ЦГ по 83 *bis* оказала Секретариату содействие в разработке проекта руководства, подлежащего утверждению Генеральным секретарем после окончательной

доработки и заключительного рассмотрения Целевой группой. Юридическому комитету для информации представлены следующие основные особенности проекта руководства.

#### 4.2 **Ключевые термины и концепции**

4.2.1 Руководство будет содержать более подробные определения терминов и описание концепций, включая различные типы аренды, а также дополнительные термины, такие как авиация общего назначения и определение понятия эксплуатант, в соответствии с существующими определениями ИКАО. В этой связи в руководстве особое внимание будет уделяться случаям, когда государство регистрации воздушного судна отличается от государства эксплуатанта в силу использования соответствующих договоренностей, которые для целей коммерческой эксплуатации фактически представляют собой два основных вида: аренду без воздушного судна с экипажем или без экипажа.

#### 4.3 **Применимость статьи 83 bis**

4.3.1 В руководстве будут содержаться директивные указания о том, что статью 83 bis рекомендуется применять главным образом в случаях долгосрочной аренды воздушного судна без экипажа. Целевая группа, признавая, что теоретически аренда воздушного судна с экипажем, фрахтование и взаимообмен могут регулироваться соглашениями, основанными на статье 83 bis, пришла к выводу, что целям статьи 83 bis больше соответствует аренда воздушного судна без экипажа; для краткосрочной аренды, за исключением периодически возобновляемых контрактов (таких как регулярная сезонная аренда), соглашение на основе 83 bis может быть не применимо.

#### 4.4 **Блок-схема и категории функций и обязанностей**

4.4.1 Руководство будет содержать блок-схему со ссылками на положения Приложений, соответствующие упомянутым в статье 83 bis положениям (статьи 12, 30, 31 и 32 а)), таким образом проясняя, какие конкретно функции и обязанности государства регистрации могут подлежать передаче. Руководство также будет содержать инструктивный материал, касающийся категорий обязательств, которые могут подлежать передаче в зависимости от различных обстоятельств, а также примеры взаимосвязи между подлежащими передаче "комплектами" функций и обязанностей. Проект блок-схемы приведен в **добавлении А**.

#### 4.5 **Обсуждение, содержание и подписание соглашений о передаче, заключаемых на основании статьи 83 bis**

4.5.1 В руководстве будет представлен исчерпывающий инструктивный материал, касающийся содержания, обсуждения и права подписи соглашений, заключенных в соответствии со статьей 83 bis, и представляющий собой пошаговое описание всего процесса от оценки нормативно-правовой базы и взаимных первоначальных и регулярных оценок уровня безопасности полетов до обратной передачи функций и обязанностей государству регистрации; при этом особое внимание будет уделяться необходимости эффективного обмена информацией между государством регистрации и государством эксплуатанта.

#### 4.6 **Типовое краткое содержание соглашений, заключаемых на основании статьи 83 bis**

4.6.1 В целях обеспечения в интересах всех заинтересованных сторон необходимой ясности в отношении соглашений о передаче в руководство будет включено типовое краткое описание содержания соглашения, заключаемого на основании статьи 83 bis. Такое краткое

описание преследует три цели: 1) для использования в качестве титульной страницы соглашения на основании статьи 83 *bis* с целью помочь сторонам с уверенностью определить масштаб согласованного ими процесса передачи; 2) для упрощения регистрации и публикации этих соглашений в ИКАО и улучшения понимания опубликованной информации; 3) для хранения на борту соответствующего воздушного судна в целях упрощения процедуры проверки на перроне. Проект типового краткого описания соглашения, заключаемого на основании статьи 83 *bis*, приведен в **добавлении В**.

#### 4.7 Подготовка инспекторов по безопасности полетов

4.7.1 Руководство будет содержать инструктивный материал по проведению проверок на перроне и другим видам проверки воздушного судна, эксплуатируемого в рамках соглашений, заключенных на основании статьи 83 *bis*, и специальные инструкции по подготовке инспекторов. В этой связи будут также внесены поправки в "*Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора*" (Дос 8335), с тем чтобы включить в него подробные инструкции по проведению проверок такого воздушного судна на перроне, включая контрольные перечни проверки.

### 5. РЕКОМЕНДАЦИИ КОМИТЕТУ

5.1 Целевая группа по статье 83 *bis* сформулировала следующие рекомендации для рассмотрения Юридическим комитетом:

- a) "ИКАО следует внести изменения в документ Совета ИКАО "*Правила регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоров*" (Дос 6685), с тем чтобы обеспечить возможность регистрации авиационных соглашений при помощи интерактивной интернет-системы с использованием удобной для пользователей электронной платформы, главным образом в целях обеспечения быстрой регистрации и публикации соглашений, заключенных в соответствии со статьей 83 *bis*".<sup>1</sup>
- b) "ИКАО следует в целях обеспечения исполнения обязательств и повышения уровня безопасности полетов и эффективности создать такую интерактивную интернет-систему регистрации и публикации как можно быстрее, для содействия своевременной регистрации соглашений, заключенных в соответствии со статьей 83 *bis*, и соответствующих поправок, а также их незамедлительной публикации. Система может быть эффективно связана с другими базами данных ИКАО, содержащими соответствующую информацию о связанных с безопасностью полетов аспектах регистрации воздушных судов и сертификатов эксплуатанта. Заинтересованным сторонам предлагается сотрудничать с ИКАО и оказывать Организации поддержку в разработке такой системы".

---

<sup>1</sup> Данную рекомендацию необходимо рассматривать в рамках мандата Целевой группы, т. е. с целью сделать возможной онлайн-регистрацию и публикацию соглашений, заключаемых на основании статье 83 *bis*. Существует два основных типа соглашений, регистрируемых ИКАО: соглашения на основании статьи 83, главным образом двусторонние соглашения о воздушном транспорте, предусматривающие передачу прав на перевозки, и соглашения на основании статьи 83 *bis*. В общей сложности ИКАО зарегистрировала 5262 соглашения, заключенных на основании статьи 83, и 365 соглашений, заключенных на основании статьи 83 *bis*. По состоянию на 27 октября текущего года количество зарегистрированных соглашений составило соответственно 39 и 23.

- с) "ИКАО следует одновременно с разработкой интернет-системы регистрации и публикации рассмотреть возможность внесения поправок в Приложение 6 к Чикагской конвенции с целью включить в него Стандарт, содержащий требования к обязательному хранению на борту воздушного судна в бумажном или электронном формате подлинной заверенной копии краткого описания соглашения, заключенного на основании статьи 83 *bis*, в течение всего времени действия соглашения, а также рассмотреть соответствующие поправки к Приложению 6, касающиеся сертификатов эксплуатанта и другой документации. В этом отношении Приложение 6 также должно давать ссылку на краткое описание соглашения, которое необходимо предъявлять при регистрации соглашений, заключенных в соответствии со статьей 83 *bis*".
- д) "ИКАО следует уточнить понятия эксплуатант и государство эксплуатанта в контексте авиации общего назначения применительно к части II и разделу 2 части III Приложения 6, а также рассмотреть возможность внесения поправок в соответствующие Стандарты, чтобы предусмотреть передачу государством регистрации обязательств в соответствии со статьей 83 *bis*. ИКАО также следует изучить возможность применения статьи 83 *bis* к воздушным судам, выполняющим авиационные спецработы, и к дистанционно пилотируемым авиационным системам, учитывая тот факт, что существующие требования Приложения 6 на такие воздушные суда не распространяются".
- е) "Генеральному секретарю следует во исполнение резолюции Ассамблеи А23-3 призвать государства-члены, не являющиеся участниками Протокола, касающегося статьи 83 *bis*, ратифицировать его как можно скорее и завершить процесс внесения необходимых изменений в национальное законодательство для обеспечения максимально эффективной эксплуатации воздушных судов, охватываемых статьей 83 *bis*. В силу этого и в преддверии такой ратификации и изменений соответствующим государствам следует рекомендовать не препятствовать производству полетов таких воздушных судов в своем воздушном пространстве и предоставить соответствующую информацию, касающуюся их руководящих принципов и методов работы".

## 6. ДЕЙСТВИЯ КОМИТЕТА

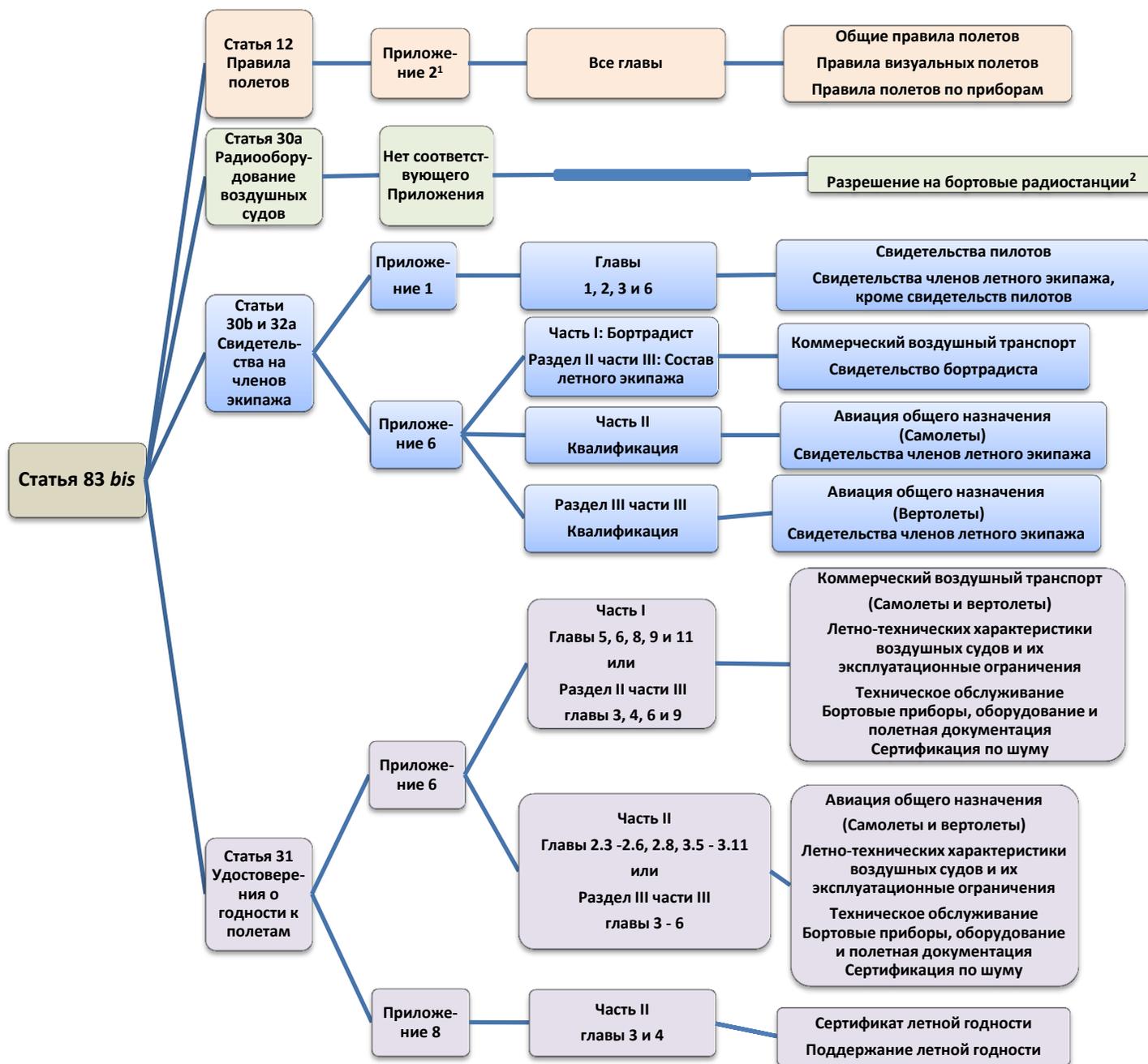
6.1 Комитету рекомендуется принять к сведению информацию, представленную в пп. 1 и 4, и признать результаты, достигнутые ЦГ по 83 *bis* в ее работе.

6.2 Комитету рекомендуется одобрить рекомендации ЦГ по 83 *bis*, представленные в п. 5, для принятия Советом дальнейших действий.

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ А

Приложения Чикагской конвенции и ее статьи, в рамках которых обязательства могут быть частично или полностью переданы от государства регистрации государству эксплуатанта



<sup>1</sup> См. также примечание в п. 3.1.3 части I; пп. 2.1.1.3 или 3.3.1.3 части II и п. 1.1.4 раздела II части III, а также примечания 1 и 2 в п. 1.1.1 раздела III части III Приложения 6.

<sup>2</sup> Выдается соответствующим национальным полномочным органом в соответствии с Регламентом радиосвязи МСЭ.

**ДОБАВЛЕНИЕ В**

**КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ, ЗАКЛЮЧАЕМОГО НА ОСНОВАНИИ  
СТАТЬИ 83 *VIS*, ДЛЯ РЕГИСТРАЦИИ СОГЛАШЕНИЯ И ХРАНЕНИЯ  
НА БОРТУ ВОЗДУШНОГО СУДНА**

Название соглашения:	
Государство регистрации и контактное лицо:	
Государство эксплуатанта и контактное лицо:	
Дата подписания <sup>1</sup> :	Государством регистрации:
	Государством эксплуатанта:
Дата вступления в силу <sup>1</sup> :	
[Срок действия/Дата окончания срока действия <sup>1</sup> :]	
Языки соглашения:	
Регистрационный номер ИКАО (если имеется):	
Зонтичное соглашение (если имеется) с регистрационным номером ИКАО:	

<b>Чикагская конвенция</b>	<b>Приложения к Чикагской конвенции, затрагиваемые при передаче государству эксплуатанта обязательств по выполнению определенных функций и обязанностей</b>		
Статья 12: Правила полетов	Приложение 2	Да	Все главы
		Нет	
Статья 30а: Радиооборудование воздушных судов	Разрешение на бортовые радиостанции	Да	
		Нет	
Статьи 30b и 32а: Свидетельства на членов экипажа	Приложение 1 и	Да	Главы 1, 2, 3 и 6
	Приложение 6 Часть I: Бортрадист или Раздел II части III: Состав летного экипажа, и/или Часть II или часть III, раздел III: Квалификация	Нет	Указать:
Статья 31: Удостоверения о годности к полетам	Приложение 6 Часть I или часть III, раздел II	Да	Указать:
		Нет	
	Приложение 6 Часть II или часть III, раздел III	Да	Указать:
		Нет	
Приложение 8 Часть II, главы 3 и 4	Да	Указать:	
	Нет		

<b>Воздушное судно, обязательства в отношении которого передаются государству эксплуатанта</b>					
Изготовитель, модель и серия воздушного судна	Национальные и регистрационные знаки	Серийный номер	Номер СЭ (коммерческая авиация)	Аренда/Фрахт/Взаимообмен с (дата) <sup>1</sup>	Аренда/Фрахт/Взаимообмен по (дата) <sup>1</sup>

<sup>1</sup> (дд/мм/гггг)