

**Cir 295
LE/2**



Рекомендации по выполнению статьи 83 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации

Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции

Февраль 2003 года

Международная организация гражданской авиации

Опубликовано Международной организацией гражданской авиации отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках. Всю корреспонденцию следует направлять в адрес Генерального секретаря ИКАО.

Заказы на данное издание направлять по одному из следующих нижеприведенных адресов, вместе с соответствующим денежным переводом (тратта, чек или банковское поручение) в долл. США или в валюте страны, в которой размещается заказ. Заказы с оплатой кредитными карточками ("Виза", "Мастеркард" или "Америкэн экспресс") направлять в адрес Штаб-квартиры ИКАО.

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit
999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
Telephone: +1 (514) 954-8219 ext. 8022; Facsimile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULADYA; E-mail: sales@icao.int

Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex,
Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: +20 (2) 267-4840; Facsimile: +20 (2) 267-4843; Sitatex: CAICAYA

France. Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat,
92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
Téléphone: +33 (1) 46 41 85 85; Fax: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016
Telephone: +91 (11) 331-5896; Facsimile: +91 (11) 332-2639

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: +81 (3) 3503-2686; Facsimile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O.Box 46294, Nairobi
Telephone: +254 (20) 622-395/6; Facsimile: +254 (20) 623028 / +254 (20) 520135; Sitatex: NBOCAYA

Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe,
Av. Presidente Masaryk No. 29, 3er. piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México, D.F.
Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsimile: +52 (55) 52 03 27 57

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Telephone: +234 (1) 4979780; Facsimile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK

Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: +51 (1) 302260; Facsimile: +51 (1) 640393; Sitatex: LIMCAYA

Russian Federation. Aviaizdat, 48, I. Franco Street, Moscow 121351
Telephone: +7 (095) 417-0405; Facsimile: +7 (095) 417-0254

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 8-23-54-52; Fax: +221 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

Slovakia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Levoté prevádzkové služby Slovenskej Republiky,
State Interprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21, Slovak Republic
Telephone: +421 (7) 4857 1111; Facsimile: +421 (7) 4857 2105

South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg, Republic of South Africa
Telephone: +27 (11) 315-0003/4; Facsimile: +27 (11) 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Spain. A.E.N.A. - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,
Planta Tercera, Despacho 3.11, 28027 Madrid
Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo e: sssc.ventasoci@aena.es

Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyae Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 (2) 537-8189; Facsimile: +66 (2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA

United Kingdom. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com;
World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

9/03

Каталог изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО

Ежегодное издание с перечнем всех имеющихся в настоящее время публикаций и аудиовизуальных учебных средств.

В ежемесячных дополнениях сообщается о новых публикациях, аудиовизуальных учебных средствах, поправках, дополнениях, повторных изданиях и т. п.

Рассылаются бесплатно по запросу, который следует направлять в Сектор продажи документов ИКАО.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
Введение	(iii)
Глава 1. Терминология.....	1
Глава 2. История вопроса	4
2.1 Обоснование.....	4
2.2 Статья 83 <i>bis</i>	5
2.3 Формальности	5
2.4 Передача ответственности	6
2.5 Выполнение.....	7
Глава 3. Рекомендации по выполнению статьи 83 <i>bis</i>.....	8
Глава 4. Типовое соглашение.....	10
Глава 5. Резолюции Ассамблеи ИКАО.....	16
A23-2. Поправка к Чикагской конвенции относительно передачи определенных функций и обязанностей	16
A23-3. Ратификация Протокола о включении статьи 83 <i>bis</i> в Чикагскую конвенцию.....	17
A23-13. Аренда, фрахтование воздушных судов и обмен ими при выполнении международных перевозок	18
Глава 6. Государства – участники статьи 83 <i>bis</i>	20
Список государств – участников статьи 83 <i>bis</i>	20
Справка для ратификации	22
Глава 7. Зарегистрированные соглашения	24
Добавления	
Добавление А. Соглашение между [название государства X] и [название государства Y] о передаче функций и обязанностей по нормативному надзору.....	26
Добавление В. Обмен письмами между [название государства X] и [название государства Y]	33
Добавление С. Соглашение между [название государства X] и [название государства Y] о передаче полномочий во исполнение статьи 83 <i>bis</i> Конвенции о международной гражданской авиации	38

ВВЕДЕНИЕ

1. Статья 83 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г.) (в дальнейшем именуемой "Конвенция") вступила в силу 20 июня 1997 года. Эта первая поправка к Конвенции, носящая существенный характер, была единогласно одобрена 23-й сессией Ассамблеи ИКАО 6 октября 1980 года и призвана повысить эффективность регулирования и контроля за обеспечением безопасности полетов в случаях международной аренды, фрахтования воздушных судов или обмена ими.
2. Конвенция предусматривает передачу государству регистрации некоторых функций в области контроля за обеспечением безопасности полетов, которые упомянутое государство может и должно выполнять, однако в резолюции А23-13 Ассамблея ИКАО признала, что государство регистрации может оказаться не в состоянии выполнять эти обязанности надлежащим образом в тех случаях, когда воздушные суда арендуются, фрахтуются или обмениваются, в том числе без экипажа, эксплуатантом другого государства, и что Конвенция, возможно, не в полной мере оговаривает права и обязанности государства эксплуатанта в таких случаях.
3. Поэтому Совет ИКАО настоятельно рекомендовал, чтобы государство регистрации, которое не в состоянии надлежащим образом выполнять функции, возложенные на него Конвенцией, делегировало государству эксплуатанта с его согласия те функции государства регистрации, которые могут более эффективно выполняться государством эксплуатанта.
4. После вступления в силу статьи 83 *bis* Конвенции такие соглашения о передаче будут действовать в отношении Договаривающихся государств, которые ратифицировали относящийся к этому Протокол (Дос 9318), при соблюдении условий, установленных в статье 83 *bis*.
5. Статья 83 *bis* устанавливает, что соглашения о передаче государством регистрации некоторых обязанностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов государству эксплуатанта признаются всеми другими Договаривающимися государствами, которые ее ратифицировали. Передаваемые обязанности могут включать функции и обязательства согласно статьям 12, 30, 31 и 32 *a*) Конвенции, которые посвящены соответственно правилам полетов, выдаче разрешений на использование радиоаппаратуры, удостоверениям о годности к полетам и свидетельствам на членов экипажа.
6. С целью оказания Договаривающимся государствам помощи в этом вопросе Секретариат первоначально разработал "Рекомендации по выполнению статьи 83 *bis*", проект которых в 1998 году был направлен для замечаний в Группу экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP). В целях оказания дополнительного содействия Договаривающимся государствам, желающим применять положения статьи 83 *bis*, Секретариат также подготовил "Типовое положение о выполнении статьи 83 *bis*". Этот инструктивный материал был изучен Авиатранспортным комитетом Совета в ходе рассмотрения им исследования Секретариата по вопросу об аренде воздушных судов и разослан Договаривающимся государствам письмом государствам ЕС 2/82, LE 4/55-99/54 от 14 мая 1999 года (см. исследование по вопросу об аренде воздушных судов и материал о выполнении статьи 83 *bis* в дополнении В).
7. Упомянутый инструктивный материал о выполнении статьи 83 *bis* был пересмотрен и доработан с учетом опыта применения статьи 83 *bis* после 1997 г. и включен в настоящий циркуляр для использования его Договаривающимися государствами. Следует также упомянуть другие разработанные или обновленные материалы по данному вопросу, а именно *Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора* (Дос 8335), *Руководство по летной годности* (Дос 9760) и *Руководство по регулированию международного воздушного транспорта* (Дос 9626).

Глава 1

ТЕРМИНОЛОГИЯ

Перечисленные ниже термины рассматриваются с целью уточнить их значение в контексте настоящего циркуляра: аренда, государство регистрации, государство эксплуатанта, обмен, основное место деятельности, придание силы (удостоверению о годности к полетам/свидетельству), руководство полетами, свидетельство эксплуатанта, техническое обслуживание, удостоверить годность к полетам, фрахтование и эксплуатант.

Аренда

Как отмечено в исследовании ИКАО 1999 года по вопросу об аренде воздушных судов, согласно документу Дос 9626 *арендованным воздушным судном* называется воздушное судно, используемое в соответствии с договором аренды. Термин *аренда* в ИКАО пока не был определен, главным образом из-за различий в национальных законах, регламентирующих заключение таких договоров, и несовпадения требований и условий аренды воздушных судов по итогам процесса переговоров, поскольку договор аренды обычно заключается с учетом специфики ситуации.

- Для целей принятой в 1997 г. рекомендации ЕКГА об аренде воздушных судов (рекомендация ЕСАС/21-1) под *арендой* понимается договорный механизм, посредством которого имеющий надлежащее свидетельство авиаперевозчик приобретает коммерческий контроль над всем воздушным судном без передачи права собственности.
- Аренда воздушных судов авиаперевозчиками может квалифицироваться в зависимости от преследуемой ими цели. Авиаперевозчики используют *финансовую* аренду или *финансовый лизинг* для того, чтобы избежать существенных капитальных затрат или займов, часто требуемых при закупке воздушных судов непосредственно у изготовителя, или для сокращения налоговых и прочих затрат. Например, авиаперевозчик может продать весь свой самолетный парк или какую-либо его часть банку или другому финансовому учреждению, а затем взять обратно эти воздушные суда в аренду. Финансовый лизинг представляет собой долгосрочную договоренность с внешними признаками владения воздушным судном, т. е. воздушное судно носит наименование и эмблему авиаперевозчика и обычно регистрируется в государстве авиаперевозчика. С другой стороны, *эксплуатационная аренда* призвана удовлетворять потребности авиаперевозчика в дополнительных воздушных судах, как правило, на сезонной или краткосрочной основе.
- Для целей регулирования аренда воздушных судов подразделяется на два основных вида: *dry lease* ("*сухая*" аренда), при которой воздушное судно арендуется без экипажа, и *wet lease* ("*мокрая*" аренда), при которой воздушное судно арендуется вместе с экипажем. Аренда с неполным экипажем обозначается иногда термином *damp lease* ("*сырая*" аренда). Под *субарендой* понимается сдача уже арендованного воздушного судна в аренду третьей стороне.
- В этой связи термин "*арендодатель*" означает сторону, у которой воздушное судно берется в аренду, термин "*арендатор*" означает сторону, которой воздушное судно сдается в аренду. Например, если авиаперевозчик А сдает в аренду воздушное судно авиаперевозчику В, то авиаперевозчик А является *арендодателем*, а авиаперевозчик В – *арендатором*.

Государство регистрации

В соответствующих Приложениях к Конвенции *государство регистрации* определено как государство, в реестр которого занесено воздушное судно.

Государство эксплуатанта

Соответствующие Приложения к Конвенции определяют *государство эксплуатанта* как государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта.

Обмен

В *Руководстве по регулированию международного воздушного транспорта* (Дос 9626) концепция *обмена* определена следующим образом: *взаимообменом воздушными судами* или *взаимообменным рейсом* является регулярно планируемое, осуществляемое одним самолетом сквозное обслуживание, связывающее маршрут одного авиаперевозчика в пункте взаимобмена с маршрутом второго авиаперевозчика, когда одно и то же воздушное судно эксплуатируется и находится под оперативным контролем соответствующего уполномоченного перевозчика на каждом маршруте. Взаимообмен дает пассажирам преимущество обслуживания одним самолетом, которое по сути является совместной перевозкой, и предоставляет участвующим перевозчикам дополнительное преимущество в части более эффективного использования воздушных судов.

Основное место деятельности

Понятие *основного места деятельности* эксплуатанта в документах ИКАО пока не было определено, хотя этот термин использован в статье 83 *bis* и в определении "государство эксплуатанта" (см. выше). В каждом конкретном случае для выбора основного места деятельности эксплуатанта требуется сравнительный анализ важности различных мест деятельности на основе имеющейся информации. Определения и критерии, которые могут помочь в установлении основного места деятельности авиаэксплуатанта, имеются также в национальном законодательстве или прецедентном праве. Например, в 1963 г. окружной суд США постановил, что место деятельности авиаэксплуатанта в основном соответствует *центру его корпоративной деятельности*, и сформулировал в этой связи соответствующие руководящие принципы или определяющие факторы (см. материалы по делу *Wood v. United Airlines Inc.*, 8 Aviation Cases 17500).

Придание силы

Приложение 1 к Конвенции "*Выдача свидетельств авиационному персоналу*" определяет термин "*придание силы (свидетельству)*" как действие, в результате которого Договаривающееся государство вместо выдачи собственного свидетельства признает свидетельство, выданное другим Договаривающимся государством, в качестве равноценного его собственному свидетельству.

Согласно Приложению 8 к Конвенции "*Летная годность воздушных судов*" под термином "*придание силы (удостоверению о годности к полетам)*" понимается действие, в результате которого Договаривающееся государство вместо выдачи собственного удостоверения о годности к полетам признает удостоверение, выданное любым другим Договаривающимся государством, в качестве равноценного его собственному удостоверению.

Руководство полетами

Приложение 6 к Конвенции определяет *руководство полетами* как осуществление полномочий в отношении начала, продолжения или окончания полета, а также изменения маршрута в интересах безопасности воздушного судна, регулярности и эффективности полета.

Сертификат эксплуатанта

Приложение 6 к Конвенции "*Эксплуатация воздушных судов*" определяет *сертификат эксплуатанта (АОС)* как сертификат, разрешающий эксплуатанту выполнять определенные коммерческие воздушные перевозки.

Техническое обслуживание

Согласно соответствующим Приложениям к Конвенции под *техническим обслуживанием* понимается выполнение задач, необходимых для обеспечения сохранения летной годности воздушного судна, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, модификацию или устранение дефектов как в отдельности, так и в сочетании. По измененному поправкой 98 (вступила в

силу 16 июля 2001 года) к Приложению 8 "Летная годность воздушных судов" определению этот термин означает проведение работ, необходимых для обеспечения сохранения летной годности воздушного судна, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, устранение дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации или ремонта.

Удостоверить годность к полетам

Согласно соответствующим Приложениям к Конвенции термин *удостоверить годность к полетам* означает выдать удостоверение о том, что воздушное судно или его части соответствуют действующим нормам летной годности после выполнения технического обслуживания воздушного судна или его частей.

Фрахтование

В исследовании по вопросу об аренде воздушных судов (дополнение А к письму государствам ЕС 2/82, LE 4/55-99/54 от 14 мая 1999 года) дается следующее определение концепции *фрахтования*: при *фрахтовании* воздушного судна вся провозная емкость берется внаем или покупается в частном порядке одним или несколькими юридическими лицами, которые могут перепродавать ее населению, (чаще всего это делается при выполнении нерегулярных пассажирских рейсов, которые в этой связи обычно именуются "чартерными рейсами"). Ситуация, при которой фрахтователь, являющийся еще одним авиаперевозчиком, обладающим собственным правом производства полетов, фрахтует всю провозную емкость воздушного судна, как правило с незначительным периодом уведомления, характеризуется как *субфрахтование*.

Эксплуатант

Приложение 6 к Конвенции определяет *эксплуатанта* как лицо, организацию или предприятие, занимающиеся эксплуатацией воздушных судов или предлагающие свои услуги в этой области.

Глава 2

ИСТОРИЯ ВОПРОСА

2.1 ОБОСНОВАНИЕ

2.1.1 Концепция регистрации, нашедшая отражение в главе III Конвенции, предполагает ответственность государства регистрации за обеспечение безопасности полетов воздушных судов. Каждое Договаривающееся государство должно принимать меры к тому, чтобы каждое зарегистрированное в нем воздушное судно, где бы оно ни находилось, соблюдало правила и регламенты, касающиеся полетов воздушных судов. Любое нарушение этих "правил полетов" будет являться основанием для привлечения к ответственности (статья 12). В частности, воздушные суда, занятые в международной авионавигации, обеспечиваются государством регистрации удостоверением о годности к полетам (статья 31) и разрешением на установку радиоаппаратуры (статья 30), а экипажи – свидетельствами членов экипажа (статья 32 а)). Необходимые удостоверения и свидетельства должны выдаваться с соблюдением Стандартов, установленных в соответствующих Приложениях к Конвенции (в частности, в Приложении 1 "*Выдача свидетельств авиационному персоналу*" и Приложении 8 "*Летная годность воздушных судов*"), если только конкретное государство в официальном порядке не известило ИКАО о том, что оно не имеет возможности выполнять конкретные Стандарты, содержащиеся в соответствующих Приложениях, как это предусмотрено в статье 38 Конвенции.

2.1.2 Эксплуатация воздушных судов, занятых в международной навигации, регулируется требованиями Приложения 6 к Конвенции. Ответственность за соблюдение этих требований несет государство эксплуатанта – государство, на территории которого находится основное место деятельности эксплуатанта. При условии положительной оценки способности авиакомпании обеспечивать безопасность полетов своих воздушных судов государство эксплуатанта имеет право выдавать сертификат эксплуатанта (АОС), необходимый для выполнения международных полетов. Государства могут испытывать трудности в вопросах регулирования и обеспечения соблюдения требований в области безопасности полетов, когда воздушные суда, внесенные в их реестр, базируются в другом государстве. Нередки ситуации, когда в результате заключения таких коммерческих соглашений, как договор аренды, фрахтования или взаимного обмена воздушными судами, выполняющими международные перевозки, государство регистрации может утратить контроль за обеспечением безопасности полетов и оказаться неспособным должным образом исполнять свои функции и обязанности.

2.1.3 Одна из трудностей, с которыми сталкивается государство регистрации в тех случаях, когда воздушное судно базируется за пределами его юрисдикции, связана с тем, чтобы обеспечить соблюдение требований по техническому обслуживанию и, соответственно, возможность при необходимости возобновить действие сертификата летной годности воздушного судна. Что касается экипажа, то при "сухой" аренде (т. е. аренде воздушного судна без экипажа) возникает проблема придания силы удостоверениям иностранных членов экипажа государством регистрации. Эта проблема еще более усугубляется в тех случаях, когда правила и требования в отношении удостоверений членов экипажа, действующие в государстве регистрации, отличаются от правил государства, где эти удостоверения были первоначально выданы. Различия между законами и правилами государства регистрации и государства эксплуатанта могут также существовать и применительно к "мокрой" аренде (т. е. аренде воздушного судна с экипажем). Арендодатель в таких случаях, как правило, остается официальным эксплуатантом, тогда как арендатор может уже эксплуатировать воздушное судно аналогичного типа в соответствии со своим сертификатом эксплуатанта (СЭ). Может возникнуть ситуация, когда воздушное судно, арендованное с экипажем, эксплуатируется на основании СЭ арендатора, в результате чего государство арендатора становится государством эксплуатанта. В таких случаях осуществление надлежащего контроля за действиями летного экипажа может быть затруднено.

2.2 СТАТЬЯ 83 *bis*

2.2.1 Учитывая обеспокоенность возможными последствиями для безопасности полетов в связи с распространением практики аренды воздушных судов, чартерных перевозок и перемещения эксплуатационных баз за рамки национальных границ, международное авиационное сообщество разработало статью 83 *bis* Конвенции ("*bis*" означает, что данное положение помещено в Конвенции после статьи 83). Соответствующий *Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации* (Дос 9318) вступил в силу 20 июня 1997 года в отношении государств, которые его ратифицировали, как это предусмотрено резолюцией A23-3 Ассамблеи.

2.2.2 Как отмечается в упомянутом Протоколе, это поправка к Чикагской конвенции отражает общее желание Договаривающихся государств выработать положение о передаче определенных функций и обязанностей государством регистрации, на которого они обычно возлагаются, государству эксплуатанта в случае аренды, фрахтования воздушных судов и обмена ими или каких-либо подобных действий в отношении таких воздушных судов. Юридический комитет ИКАО, который подготовил проект поправки (23-я сессия, Монреаль, 8–27 февраля 1978 года), счел необходимым сохранить в статье 83 *bis* ссылку на правовую основу совершаемых эксплуатантами сделок, в результате которых возникают проблемы, рассматриваемые в данном положении. В то же время в статье 83 *bis* не дается определений аренды, фрахтования или взаимного обмена. Эти термины относятся к сфере частно-правовых соглашений, заключаемых, как правило, авиакомпаниями, тогда как цель статьи 83 *bis* состоит в том, чтобы предложить такое решение в области международного публичного права, которое способствовало бы контролю за обеспечением безопасности полетов и учитывало потребности авиакомпаний в гибких коммерческих механизмах использования своих воздушных судов.

2.2.3 Статья 83 *bis* содержит общее положение, ратификация которого не влечет за собой автоматической передачи функций и обязанностей государством регистрации государству эксплуатанта; она требует, чтобы подобная передача была оформлена в виде надлежащего соглашения между соответствующими государствами. Она также устанавливает пределы передаваемых обязательств: любое такое соглашение может касаться только тех функций и обязанностей, о которых идет речь в статьях 12, 30, 31 и 32 *a*) Конвенции и которые могут передаваться частично или в полном объеме. Это значит, что статья 83 *bis* является дискреционным и гибким инструментом для ратифицировавших ее сторон, однако если в соглашении о передаче четко не определены какие-либо функции и обязанности, ответственность за них продолжает нести государство регистрации. Формулировка статьи 83 *bis* также указывает на то, что воздушные суда, подпадающие под действие соглашения о передаче обязанностей, также должны быть четко идентифицированы.

2.2.4 Пункт *c*) статьи 83 *bis* также подтверждает, что данное положение не препятствует соответствующим государствам заключать соглашения такого типа в отношении воздушных судов, эксплуатируемых на основе пультных соглашений, соглашений об организациях совместной эксплуатации или международных эксплуатационных агентствах (статья 77 Конвенции). Таким образом, статья 83 *bis* допускает заключение многосторонних соглашений о передаче таких функций и обязанностей.

2.3 ФОРМАЛЬНОСТИ

2.3.1 Государства, не являющиеся сторонами в соглашениях о передаче функций и обязанностей, должны признавать ответственность государства эксплуатанта за осуществление переданных обязанностей и функций, если соблюдены два условия: третьи государства должны ратифицировать статью 83 *bis* и должны быть официально информированы о такой передаче. В отношении последней оговорки, рассматриваемой в пункте *b*) статьи 83 *bis*, существует два варианта: соответствующие государства в установленном порядке регистрируют свое соглашение в ИКАО согласно статье 83 Конвенции или соответствующие государства непосредственно информируют другие государства, ратифицировавшие статью 83 *bis*, которые может затрагивать такая передача. Необходимость прямого информирования может быть обусловлена определенными обстоятельствами (например, в случае краткосрочных соглашений), тогда как требование о регистрации соглашений в ИКАО является безусловным. После этого ИКАО официально информирует все Договаривающиеся государства посредством публикации в ежеквартальном издании "*Перечень договоров и*

соглашений о международной гражданской авиации, зарегистрированных в ИКАО" (информацию можно также получить на web-сайте ИКАО по адресу: www.icao.int под рубрикой "Legal").

2.3.2 После соблюдения всех этих формальностей Договаривающиеся государства, ратифицировавшие статью 83 *bis* Конвенции, должны признавать государство эксплуатанта как заменяющее государство регистрации в рамках ограничений, установленных данным механизмом. Таким образом, для государств, являющихся сторонами в статье 83 *bis*, государство регистрации освобождается от ответственности за выполнение переданных функций и обязанностей. С другой стороны, государства, не являющиеся сторонами в статье 83 *bis*, или государства, которые ратифицировали ее, но не были должным образом информированы о наличии таких соглашений, не обязаны признавать передачу функций и обязательств.

2.4 ПЕРЕДАЧА ОТВЕТСТВЕННОСТИ

2.4.1 Передача надзорных функций и обязанностей, обычно возлагаемых на государство регистрации, должна сделать международную аэронавигацию более безопасной, поскольку при этом государство, имеющее самые тесные связи с конкретной авиакомпанией, получит все необходимые полномочия на осуществление эффективного контроля за обеспечением безопасности полета воздушного судна и его экипажа согласно требованиям соответствующих Приложений к Конвенции.

2.4.2 Если обязанности и функции, обычно возлагаемые на государство регистрации, передаются в соответствии со статьей 83 *bis*, то на международном уровне за них отвечает государство эксплуатанта, которое будет выполнять их в соответствии со своими законами и правилами. В таком случае воздушное судно в принципе становится субъектом действия двух разных систем национальных правил, сфера применения которых будет зависеть от масштабов передачи. На первый взгляд может показаться, что заключить такие соглашения будет нелегко, так как участвующие государства могли представить уведомления о различиях с конкретными Стандартами ИКАО. Однако в конечном итоге эта ситуация должна привести к более полному и универсальному соблюдению Стандартов ИКАО и в то же время способствовать повышению безопасности полетов. Заключение соглашений будет способствовать продвижению государств в этом направлении. Более единообразное применение Стандартов ИКАО облегчит процесс достижения договоренностей о передаче функций и обязанностей.

2.4.3 Что касается Приложений 1 и 8 к Конвенции, то такое единообразие является необходимым условием международной навигации. Согласно статье 33 Конвенции сертификаты летной годности и свидетельства членов экипажа, выданные Договаривающимся государством, должны признаваться другими Договаривающимися государствами при условии, что требования, в соответствии с которыми они выданы, соответствуют минимальным Стандартам в отношении выдачи свидетельств авиационному персоналу (Приложение 1) и летной годности воздушных судов (Приложение 8). Следует подчеркнуть, что в статье 33 речь идет об удостоверениях и свидетельствах, "которые выданы или которым придана сила Договаривающимся государством, где зарегистрировано воздушное судно". Вступление в силу статьи 83 *bis* обуславливает необходимость нового прочтения статьи 33: если полномочия на выдачу этих сертификатов и свидетельств официально переданы государству эксплуатанта, то Договаривающиеся государства, ратифицировавшие статью 83 *bis*, обязаны признать действительность сертификатов и свидетельств, если их официально информировали о передаче (при условии, что государство эксплуатанта при их выдаче или придании им силы в полной мере соблюдало требования Приложений 1 и 8). Соответственно государства, ратифицирующие статью 83 *bis*, должны обеспечить, чтобы их правила и политика допускали возможность признания сертификатов летной годности и свидетельств членов экипажа, выданных как государством регистрации, так и государством эксплуатанта.

2.5 ВЫПОЛНЕНИЕ

В целях повышения уровня безопасности полетов посредством реализации положений статьи 83 *bis* необходимо четко распределить надзорные обязанности и функции государств в отношении конкретных воздушных судов и экипажей. Требования, которым должны отвечать соглашения о передаче определенных функций и обязанностей государством регистрации государству эксплуатанта в соответствии со статьей 83 *bis*, излагаются и детализируются в рекомендациях и типовом соглашении, которые приводятся соответственно в главах 3 и 4.

Глава 3

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ СТАТЬИ 83 *bis*

3.1 Обязанности и функции, вытекающие из статей 12, 30, 31 и 32 а) Чикагской конвенции, могут быть переданы государством регистрации полностью или частично государству эксплуатанта. Передаваемые обязанности и функции должны конкретно указываться в соглашении о передаче, ибо в отсутствие такого упоминания считается, что они остаются за государством регистрации.

Примечание. Указания относительно передачи связанных с летной годностью обязанностей и функций содержатся в главе 10 "Международные соглашения об аренде" части В тома II Руководства по летной годности (Doc 9760). Соответствующие полномочные органы уделяют особое внимание задачам сохранения летной годности и передачи информации, требуемой в соответствии с пунктами 8.3 – 8.8 части I Приложения 6, а также главой 4 части II Приложения 8. Дополнительные указания относительно эксплуатационного надзора содержатся в главе 10 "Аренда, фрахтование воздушных судов и обмен ими" Руководства по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора (Doc 8335).

3.2 Государствам не следует заключать соглашение о передаче, если соответствующее государство эксплуатанта не в состоянии адекватным образом осуществлять обязанности и функции, предполагаемые к передаче.

3.3 Соответствующие воздушные суда должны быть четко идентифицированы в соглашении путем указания типа воздушного судна, регистрационного и серийного номеров.

3.4 Предметом соглашения о передаче могут быть любые коммерческие договоренности о трансграничной аренде, фрахтовании воздушных судов или обмене ими или любые аналогичные договоренности.

Примечание. В статье 83 bis говорится, в частности, об "аренде" в целом и в принципе не исключается аренда с экипажем. Тем не менее при применении статьи 83 bis к аренде с экипажем иностранные воздушные суда, арендуемые с экипажем, должны будут эксплуатироваться в соответствии с СЭ арендатора. Такие случаи редки, учитывая трудности, с которыми сталкивается государство арендатора в качестве государства эксплуатанта при осуществлении эксплуатационных требований Приложения 6 к Конвенции.

3.5 Выдача предусмотренного Приложением 6 СЭ на право выполнения международных коммерческих полетов не является обязательным условием для заключения соглашения о передаче, предметом которого могут быть также воздушные суда авиации общего назначения.

3.6 Срок действия соглашения о передаче не должен превышать продолжительности периода, охватываемого соответствующей коммерческой договоренностью (например, договором аренды). Соответственно период передачи необходимо оговорить в соглашении, принимая во внимание, что регистрация рассматриваемых в нем воздушных судов изменяться не будет.

3.7 Уровень полномочий на подписание соглашений о передаче должен быть эквивалентным уровню, требуемому для заключения административных договоренностей между авиационными полномочными органами.

Примечание. В соответствии со статьей 83, упоминаемой в пункте b) статьи 83 bis, Правила регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоров (Doc 6685) применяются к любому соглашению

или договору, касающемуся международной гражданской авиации. Реализация положений статьи 83 bis может осуществляться путем заключения административных соглашений или договоренностей между ведомствами гражданской авиации, которые обычно подписываются на уровне генеральных директоров, т. е. не требующих ни дипломатических полномочий на подписание, ни ратификации. Естественно, допустимы в правовом отношении и более формальные документы (например, двусторонние соглашения).

3.8 Любое соглашение о передаче, заключенное между государствами – сторонами в Протоколе, касающемся статьи 83 bis, будет иметь обязательную силу для других государств, являющихся участниками этого Протокола, при условии, что такое соглашение официально зарегистрировано в Совете ИКАО с надлежащей публикацией об этом в соответствии со статьей 83 Конвенции или что любое третье заинтересованное государство получило прямое официальное уведомление об этом, обычно от государства эксплуатанта. Таким образом, государство регистрации освобождается от ответственности (и, по мере применимости, от обязательств) в связи с функциями и обязанностями, надлежащим образом переданными государству эксплуатанта, и последнее осуществляет их в соответствии с собственными законодательными и нормативными актами.

Примечание. Протокол, касающийся статьи 83 bis (Дос 9318), вступил в силу 20 июня 1997 года для ратифицировавших его государств. Прямое уведомление относительно соглашения о передаче может быть предпочтительным для сторон вариантом при определенных обстоятельствах, например в случае краткосрочных договоренностей, однако обращается внимание на тот факт, что это не освобождает государство от обязанности регистрировать такие соглашения в ИКАО в соответствии со статьей 83 Конвенции. Зарегистрированные соглашения включаются в выпускаемый ИКАО ежеквартально Перечень договоров и соглашений о гражданской авиации, зарегистрированных в ИКАО.

3.9 Для целей заключения соглашения о передаче и с учетом резолюций A23-3 и A23-13 Ассамблеи государство должно обеспечивать, чтобы его национальное законодательство позволяло ему как государству регистрации освобождаться от функций и обязанностей, являющихся предметом соглашения о передаче. Кроме того, государство обеспечивает, чтобы его национальное законодательство как государства эксплуатанта распространялось на зарегистрированные в других странах воздушные суда, являющиеся предметом соглашения о передаче.

3.10 Со ссылкой на статью 33 Конвенции государства, которые ратифицировали статью 83 bis, должны также обеспечивать, чтобы их национальное законодательство признавало действительность удостоверений о годности к полетам, а также разрешений на использование радиоаппаратуры и свидетельств членов экипажа, выданных или подтвержденных государством эксплуатанта в соответствии со статьей 83 bis.

3.11 Государства, которые ратифицировали статью 83 bis, должны обеспечивать, чтобы получаемая ими информация о существующих соглашениях о передаче в отношении воздушных судов, выполняющих полеты на их территорию и с их территории, оперативно доводилась до сведения национальных полномочных органов, занимающихся инспекцией. Для этого необходимо разработать и ввести соответствующие процедуры.

3.12 Для целей определения государств, ответственных за контроль за обеспечением безопасности полетов, при проведении любых проверок, например проверок на перроне, заверенную точную копию соглашения о передаче следует иметь на борту воздушного судна постоянно на всем протяжении срока действия соглашения о передаче. Также рекомендуется иметь на борту заверенную точную копию СЭ, на основании которого эксплуатируется данное воздушное судно и в который оно должно быть занесено.

3.13. Если воздушному судну предстоит выполнять полет в воздушном пространстве Договаривающихся государств, которые не являются сторонами в Протоколе о статье 83 bis или являются сторонами в нем, но не были должным образом уведомлены относительно соглашения о передаче в соответствии с указанным положением, то свидетельства и разрешения, находящиеся на борту воздушного судна, должны быть выданы или подтверждены государством регистрации, поскольку последнее в этом случае по-прежнему несет полную ответственность в отношении статей 30, 31 и 32 а) Конвенции, несмотря на соглашение о передаче с государством эксплуатанта.

Глава 4

ТИПОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ

Приведенное ниже типовое соглашение было подготовлено Секретариатом на основе соглашений, зарегистрированных в ИКАО, и с учетом другой относящейся к данному вопросу информации. Следует отметить, что в типовом соглашении отражен только один из многочисленных вариантов, которые могут выбрать Договаривающиеся государства, т. к. согласно статье 83 *bis* предметом такой передачи государству эксплуатанта могут быть "все или часть" упоминаемых функций и обязанностей государства эксплуатанта. Такие соглашения, зарегистрированные в ИКАО по состоянию на 20 ноября 2002 года, перечислены в главе 7 настоящего циркуляра, а некоторые из них (без указания сторон) приводятся в добавлениях к нему.

Типовое соглашение между [название государства 1] и [название государства 2] о выполнении статьи 83 *bis* Чикагской конвенции

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Протокол, касающийся статьи 83 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год) (в дальнейшем именуемой "Конвенция"), сторонами которого являются [название государства 1] и [название государства 2], вступил в силу 20 июня 1997 года,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что статья 83 *bis* в целях повышения безопасности полетов предусматривает возможность передачи государству эксплуатанта всех или части функций и обязанностей государства регистрации, относящихся к статьям 12, 30, 31 и 32 *a*) Конвенции,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что в соответствии с главой 10 части В тома II документа Дос 9760 (*Руководство по летной годности*) и с учетом документа Дос 8335 (*Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора*) необходимо точно определить международные обязательства и обязанности [название государства 1] (государства регистрации) и [название государства 2] (государства эксплуатанта), предусмотренные Конвенцией,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что в отношении соответствующих Приложений к Конвенции настоящее Соглашение упорядочивает передачу [название государства 1] [название государства 2] обязанностей, выполняемых обычно государством регистрации, о которых говорится в разделах 3 и 4 ниже,

Правительство [название государства 1], представляемое [название ведомства гражданской авиации], и Правительство [название государства 2], представляемое [название ведомства гражданской авиации],

в дальнейшем именуемые "Стороны", согласились на основании статей 33 и 83 *bis* Конвенции о нижеследующем:

Статья I. СФЕРА ДЕЙСТВИЯ

Раздел 1. [Название государства 1] освобождается от ответственности в отношении функций и обязанностей, переданных [название государства 2], после соответствующего опубликования настоящего Соглашения или уведомления о нем, как это предусматривается в пункте *b*) статьи 83 *bis*.

Раздел 2. Сфера применения настоящего Соглашения ограничивается [типы воздушных судов], занесенными в реестр гражданских воздушных судов [название государства 1] и эксплуатируемыми согласно

договору аренды [название эксплуатанта], основное место деятельности которого находится в [название государства 2]. Перечень соответствующих воздушных судов с указанием типа, регистрационного номера и серийного номера приводится в дополнении 1, где указывается также срок действия каждого договора аренды.

СТАТЬЯ II. ПЕРЕДАВАЕМЫЕ ОБЯЗАННОСТИ

Раздел 3. По настоящему Соглашению Стороны договариваются о том, что [название государства 1] передает [название государства 2] нижеуказанные функции и обязанности, включая функции надзора и контроля, вытекающие из соответствующих положений, содержащихся в следующих Приложениях к Конвенции:

- Приложение 1. *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*. Выдача свидетельств и придание им силы.
- Приложение 2. *"Правила полетов"*. Обеспечение выполнения применимых правил и положений, касающихся полетов и маневрирования воздушных судов.
- Приложение 6. *"Эксплуатация воздушных судов"*. Часть I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"*. Выполнение обязанностей, которые обычно возлагаются на государство регистрации. В случае возникновения возможных противоречий между обязанностями, предусмотренными в части I Приложения 6, и обязанностями, предусмотренными в Приложении 8 *"Летная годность воздушных судов"*, распределение конкретных обязанностей осуществляется в соответствии с дополнением 2.

Раздел 4. Хотя [название государства 1] будет по-прежнему нести в соответствии с Конвенцией полную ответственность за осуществление нормативного надзора и контроля в рамках Приложения 8 *"Летная годность воздушных судов"*, ответственность за утверждение используемых [название эксплуатанта] пунктов оперативного технического обслуживания, находящихся вне его основного места базирования, передается по настоящему Соглашению [название государства 2]. Процедуры, касающиеся сохранения летной годности воздушных судов, подлежащие выполнению [название эксплуатанта], будут включены в руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания (MCM). В дополнении 2 указываются обязанности Сторон, связанные с сохранением летной годности воздушных судов.

СТАТЬЯ III. УВЕДОМЛЕНИЕ

Раздел 5. Ответственность за непосредственное уведомление любых государств о существовании и предмете настоящего Соглашения в соответствии с пунктом b) статьи 83 *bis* возлагается, при необходимости, на [название государства 2] в качестве государства эксплуатанта. Настоящее Соглашение, а также любые поправки к нему регистрируются в ИКАО [название государства 1] в качестве государства регистрации или [название государства 2] в качестве государства эксплуатанта, как это предусматривается статьей 83 Конвенции и в соответствии с *Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоров* (Дос 6685).

Раздел 6. Заверенная точная копия [на каждом языке] настоящего Соглашения имеется на борту каждого воздушного судна, к которому применяется настоящее Соглашение.

Раздел 7. Заверенная точная копия сертификата эксплуатанта (СЭ), выданного [название эксплуатанта] [название государства 2], в котором соответствующее воздушное судно должным образом занесено и правильно идентифицировано, также имеется на борту каждого воздушного судна.

СТАТЬЯ IV. КООРДИНАЦИЯ

Раздел 8. Совещания между [ВГА государства 1] и [ВГА государства 2] будут проводиться каждые [три] месяца для обсуждения вопросов производства полетов и летной годности, вытекающих из результатов

проверок, проведенных соответствующими инспекторами. В интересах безопасности полетов эти совещания будут проводиться с целью устранения любых расхождений, выявленных в результате проверок, и для обеспечения того, чтобы все стороны были полностью информированы о полетах [название эксплуатанта]. На этих совещаниях будут рассматриваться, в частности, следующие вопросы:

- производство полетов;
- сохранение летной годности и техническое обслуживание воздушных судов;
- процедуры МСМ эксплуатанта, если это применимо;
- подготовка и аттестация летного и cabinного экипажа;
- другие важные вопросы, вытекающие из результатов проверок.

Раздел 9. При условии достаточного уведомления [ВГА государства 1] будет предоставляться доступ к документации [ВГА государства 2], касающейся [название эксплуатанта], для проверки выполнения [название государства 2] обязанностей по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов, переданных [название государства 1].

Раздел 10. В течение срока действия настоящего Соглашения [название государства 2], остающееся государством эксплуатанта, заблаговременно информирует [название государства 1] о заключении договора субаренды в отношении любого воздушного судна, являющегося предметом Соглашения. Никакие обязанности и функции, переданные [название государства 1] [название государства 2], не могут выполняться с санкции третьего государства без письменного согласия на это [название государства 1].

СТАТЬЯ V. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Раздел 11. Настоящее Соглашение вступает в силу в день подписания и прекращает применяться в отношении воздушных судов, перечисленных в дополнении 1 по истечении срока действия соответствующих договоров аренды, в рамках которых осуществляется их эксплуатация. Любые изменения Соглашения согласовываются его Сторонами в письменном виде.

Раздел 12. Любые разногласия в отношении толкования или применения настоящего Соглашения разрешаются в рамках консультаций между Сторонами.

Раздел 13. В удостоверение чего нижеподписавшиеся директора гражданской авиации [название государства 1] и [название государства 2] подписали настоящее Соглашение.

За Правительство
[название государства 1]

За Правительство
[название государства 2]

[Подпись]

[Подпись]

[Фамилия, должность, место и дата]

[Фамилия, должность, место и дата]

Дополнения. Дополнение 1. Воздушные суда, охватываемые настоящим Соглашением.

Дополнение 2. Обязанности [название государства 1] и [название государства 2], касающиеся летной годности.

Дополнение 1

ВОЗДУШНЫЕ СУДА, ОХВАТЫВАЕМЫЕ НАСТОЯЩИМ СОГЛАШЕНИЕМ

Тип воздушного судна	Регистрационный номер	Серийный номер	Срок действия аренды
[A320]			[дата]
[B737]			[дата]
[E120]			[дата]
[IL62]			[дата]

Дополнение 2

**ОБЯЗАННОСТИ [НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА 1]
И [НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА 2], КАСАЮЩИЕСЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ**

Документ ИКАО	Вопрос	Обязанности государства регистрации ([название государства 1])	Обязанности государства эксплуатанта ([название государства 2])
Приложение 8, часть II, глава 4; Дос 9760, том II, часть В, глава 8	Обязательная информация о сохранении летной годности	Обеспечение представления [название ВГА государства 2] и [название эксплуатанта] всей обязательной информации о сохранении летной годности	Обеспечение выполнения [название эксплуатанта] требований в соответствии с обязательной информацией о сохранении летной годности, переданной [название ВГА государства 1]
Приложение 6, часть I, п. 5.2.4	Эксплуатация воздушного судна в соответствии с его удостоверением о годности к полетам		Взятие на себя обязанности государства регистрации, оговоренной в п. 5.2.4 части I Приложения 6
Приложение 6, часть I, п. 8.1.2	Обязанности эксплуатанта по техническому обслуживанию	Утверждение организаций по техническому обслуживанию, используемых [название эксплуатанта], за исключением пунктов оперативного технического обслуживания, находящихся вне основного места базирования эксплуатанта	Утверждение пунктов оперативного технического обслуживания, находящихся вне основного места базирования [название эксплуатанта]
Приложение 6, часть I, пп. 8.2.1–8.2.4	Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания (МСМ)		Обеспечение включения необходимого инструктивного материала в МСМ, утверждение МСМ и передача экземпляра руководства [название ВГА государства 1]
Приложение 6, часть I, пп. 8.4.1 и 8.4.3	Регистрируемые данные о техническом обслуживании	Проверка данных и документации о техническом обслуживании каждые шесть месяцев	Обеспечение регистрации данных в соответствии с пп. 8.4.1–8.4.3 части I Приложения 6 и проведение проверок в соответствии с требованиями СЭ
Приложение 6, часть I, пп. 8.5.1 и 8.5.2	Информация о сохранении летной годности	Обеспечение доведения до сведения [название ВГА государства 2] и [название эксплуатанта] требований к летной годности [название государства 1]	Обеспечение выполнения требований к летной годности [название государства 1] и [название государства 2] и включения надлежащих процедур в МСМ
Приложение 6, часть I, п. 8.6; Дос 9760, том II, часть В, глава 10, дополнение 10-А	Модификация и ремонт	Обеспечение их предварительного утверждения государством разработчика и государством изготовителя	Обеспечение включения соответствующих требований в МСМ и утверждение МСМ

Документ ИКАО	Вопрос	Обязанности государства регистрации ([название государства 1])	Обязанности государства эксплуатанта ([название государства 2])
Приложение 6, часть I, пп. 8.7 и 8.8	Утвержденная организация по техническому обслуживанию	Утверждение основной организации по техническому обслуживанию [название эксплуатанта] и процедур в соответствии с пп. 8.7 и 8.8 части I Приложения 6, а также уведомление [название ВГА государства 2] о соответствую- щих процедурах, подлежащих включению в MCM	Утверждение договоренностей [название эксплуатанта] о выполнении оперативного технического обслуживания вне его основного места базирования. Обеспечение включения соответствующих процедур в MCM и утверждение MCM

Глава 5

РЕЗОЛЮЦИИ АССАМБЛЕИ ИКАО

Ассамблея ИКАО приняла несколько резолюций, касающихся, в частности, статьи 83 *bis*, а также в общем плане вопросов аренды, фрахтования воздушных судов и обмена ими. Ниже приводятся действующие резолюции по данному вопросу, а именно резолюция А23-2, которая содержит текст статьи 83 *bis*, и резолюции А23-3 и А23-13.

А23-2. Поправка к Чикагской конвенции относительно передачи определенных функций и обязанностей

Ассамблея Международной организации гражданской авиации,

собравшись на свою 23-ю сессию в Монреале 6 октября 1980 года,

приняв к сведению резолюции А21-22 и А22-28 об аренде, фрахтовании воздушных судов и обмене ими при выполнении международных полетов,

приняв к сведению проект поправки к Конвенции о международной гражданской авиации, подготовленный 23-й сессией Юридического комитета,

отметив, что Договаривающиеся государства выражают общее желание выработать положение о передаче определенных функций и обязанностей государством регистрации государству эксплуатанта воздушного судна в случае аренды, фрахтования воздушных судов и обмена ими или каких-либо подобных действий в отношении таких воздушных судов,

считая необходимым изменить в вышеуказанных целях Конвенцию о международной гражданской авиации, заключенную в Чикаго 7 декабря 1944 года,

1. утверждает в соответствии с положениями статьи 94 а) вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку к указанной Конвенции:

включить после статьи 83 следующую новую статью 83 bis:

"Статья 83 bis

Передача определенных функций и обязанностей

- а) Несмотря на положения статей 12, 30, 31 и 32 а), в том случае, когда воздушное судно, зарегистрированное в Договаривающемся государстве, эксплуатируется в соответствии с договором аренды, фрахтования или взаимного обмена воздушными судами или в соответствии с любым подобным договором эксплуатантом, основное место деятельности которого или, если он не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание которого находится в другом Договаривающемся государстве, государство регистрации может по соглашению с таким другим государством передать ему все или*

часть своих функций и обязанностей как государства регистрации в отношении этого воздушного судна, предусмотренных статьями 12, 30, 31 и 32 а). Государство регистрации освобождается от ответственности в отношении переданных функций и обязанностей.

- б) Передача не будет иметь действия в отношении других Договаривающихся государств до тех пор, пока соглашение между государствами, в котором передача предусматривается, не будет зарегистрировано в Совете и опубликовано в соответствии со статьей 83 или до того, как о существовании и предмете соглашения не будет непосредственно сообщено властям другого заинтересованного Договаривающегося государства или государств государством – стороной соглашения.
- с) Положения пунктов а) и б), упомянутых выше, также применяются к случаям, предусмотренным статьей 77”;

2. *устанавливает*, в соответствии с положениями упомянутой статьи 94 а) названной Конвенции, что вышеупомянутая поправка вступает в силу после ее ратификации девятью Договаривающимися государствами;

3. *постановляет*, чтобы Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации составил протокол на русском, английском, испанском и французском языках, тексты которого являются равно аутентичными и включают вышеупомянутую поправку и излагаемые ниже положения:

- а) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;
- б) протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;
- с) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;
- д) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение девятую восьмой ратификационной грамоты;
- е) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;
- ф) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства – участники упомянутой Конвенции о дате вступления протокола в силу;
- г) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеуказанной даты, протокол вступает в силу после сдачи им на хранение своей ратификационной грамоты в Международную организацию гражданской авиации.

A23-3. Ратификация Протокола о включении статьи 83 *bis* в Чикагскую конвенцию

Ассамблея,

приняв резолюцию A23-2 об изменении Чикагской конвенции путем добавления новой статьи 83 *bis*,

призывает все Договаривающиеся государства завершить внесение всех необходимых изменений в свое национальное законодательство и как можно скорее ратифицировать данную поправку.

**A23-13. Аренда, фрахтование воздушных судов и обмен ими
при выполнении международных перевозок**

Ассамблея,

принимая во внимание, что в общих интересах международной гражданской авиации следует упростить аренду, фрахтование воздушных судов и обмен ими, в том числе воздушных судов без экипажа,

принимая во внимание, что действующие международные правила никоим образом не препятствуют совершению таких сделок,

принимая во внимание, что, среди прочего, Приложение 6 к Конвенции о международной гражданской авиации не мешает государствам регистрации передавать другому государству полномочия на выполнение возложенных на него функций согласно этому Приложению,

принимая во внимание, что такая передача полномочий может способствовать осуществлению мероприятий по аренде, фрахтованию воздушных судов и обмену ими, в том числе воздушных судов без экипажа,

принимая во внимание, что такая передача полномочий может осуществляться только без ущерба для прав третьих государств,

принимая во внимание, что Конвенция о международной гражданской авиации была разработана до применения в широких масштабах международной аренды, фрахтования воздушных судов и обмена ими, в том числе воздушных судов без экипажа,

принимая во внимание, что Конвенция о международной гражданской авиации возлагает на государство регистрации обязанности, которые оно может выполнять в тех случаях, когда воздушные суда используются эксплуатантом этого государства, как это обычно бывает, но что оно может оказаться не в состоянии выполнять эти обязанности надлежащим образом в тех случаях, когда воздушные суда, зарегистрированные в этом государстве, арендуются, фрахтуются или обмениваются, в том числе без экипажа, эксплуатантом другого государства,

принимая во внимание, что Конвенция о международной гражданской авиации может точно не говорить о правах и обязанностях государства, к которому относится эксплуатант воздушного судна, арендуемого, фрахтуемого или обмениваемого, в том числе без экипажа, до тех пор, пока поправка к Конвенции (статья 83 bis) не вступит в силу,

принимая во внимание, что на безопасности и экономике международных воздушных перевозок может неблагоприятно сказаться отсутствие в существующей Конвенции о международной гражданской авиации положений о точно определенной ответственности за арендованные, зафрахтованные и обмененные воздушные суда, в том числе без экипажа,

принимая во внимание, что число случаев аренды, фрахтования воздушных судов и обмена ими значительно возросло, создавая тем самым серьезные проблемы,

принимая во внимание, что положения Приложений к Конвенции о международной гражданской авиации, касающиеся передачи одним государством другому полномочий по выполнению определенных функций, могут применяться лишь в том случае, если они не наносят ущерба правам третьих государств,

принимая во внимание, что законодательства некоторых Договаривающихся государств не содержат дополнительных положений применительно к этой ситуации;

принимая во внимание, что основная проблема окончательной ответственности государства регистрации в этом вопросе остается нерешенной до тех пор, пока поправка к Конвенции (статья 83 bis) не вступит в силу,

1. *высоко оценивает* принятые Советом до настоящего времени меры по упрощению порядка аренды, фрахтования воздушных судов и обмена ими, с одной стороны, путем принятия различных поправок к Приложениям к Чикагской конвенции, а с другой – путем организации изучения соответствующим образом одобренного текста в рабочей группе и впоследствии – в Специальном подкомитете Юридического комитета;
 2. *заявляет*, что аренда, фрахтование воздушных судов и обмен ими продолжают создавать различные проблемы, которые требуют решения;
 3. *настоятельно рекомендует*, чтобы когда будет упрощен порядок аренды, фрахтования воздушных судов и обмена ими, в том числе воздушных судов без экипажа, государство регистрации такого воздушного судна передавало бы в той мере, в какой оно считает необходимым, государству эксплуатанта свои функции в соответствии с Приложением 6 к Конвенции о международной гражданской авиации;
 4. *настоятельно рекомендует*, чтобы в таких случаях государство эксплуатанта изменило, если это необходимо, в нужных пределах свои национальные правила, с тем чтобы уполномочить его принимать такие переданные функции и выполнять обязательства, налагаемые Приложением 6;
 5. *предлагает* всем Договаривающимся государствам, положения законодательства которых препятствуют аренде, фрахтованию воздушных судов или обмену ими, своевременно пересмотреть такие положения, имея в виду устранение этих препятствий и расширение сферы полномочий с тем, чтобы позволить им лучше осуществлять новые функции и обязанности, которые могут быть возложены на них как на государство эксплуатанта;
 6. *объявляет*, что эта резолюция заменяет резолюции A18-16, A21-22 и A22-28.
-

Глава 6

ГОСУДАРСТВА – УЧАСТНИКИ СТАТЬИ 83 *bis*

СПИСОК ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ СТАТЬИ 83 *bis* (по состоянию на 20 ноября 2002 года)

Австралия	2 декабря 1994 г.	Израиль	25 февраля 1983 г.
Австрия	25 апреля 1983 г.	Индия	5 августа 1994 г.
Азербайджан	23 марта 2000 г.	Индонезия	29 июля 1987 г.
Албания	22 ноября 1999 г.	Иордания	30 июня 1993 г.
Андорра (5)	25 февраля 2001 г.	Ирак	4 марта 1982 г.
Антигуа и Барбуда	17 октября 1988 г.	Иран (Исламская Республика)	17 июня 1994 г.
Аргентина	12 августа 1987 г.	Ирландия	29 марта 1990 г.
Армения	8 декабря 1999 г.	Исландия	9 мая 1990 г.
Бангладеш	2 сентября 1988 г.	Испания	11 июля 1983 г.
Барбадос	5 октября 1981 г.	Италия	29 ноября 1985 г.
Бахрейн	7 февраля 1990 г.	Казахстан	10 сентября 2002 г.
Беларусь	24 июля 1996 г.	Камерун	28 февраля 2002 г.
Белиз	24 сентября 1997 г.	Канада	23 октября 1985 г.
Бельгия	23 сентября 1983 г.	Катар	8 марта 1990 г.
Болгария	7 июля 1981 г.	Кения	13 октября 1982 г.
Боливия	3 сентября 2002 г.	Кипр	5 июля 1989 г.
Босния и Герцеговина	9 мая 1997 г.	Китай (3)	23 июля 1997 г.
Ботсвана	28 марта 2001 г.	Колумбия	19 декабря 1995 г.
Бразилия	30 октября 1990 г.	Куба	17 мая 1984 г.
Буркина-Фасо	15 июня 1992 г.	Кувейт	24 мая 1995 г.
Бруней-Даруссалам	25 августа 2000 г.	Кыргызстан	28 февраля 2000 г.
Бурунди	10 октября 1991 г.	Латвия	17 августа 1999 г.
Бывшая югославская Республика Македония	23 марта 1998 г.	Ливийская Арабская Джамахирия	28 октября 1996 г.
Вануату	31 января 1989 г.	Ливан	14 апреля 1983 г.
Венгрия	27 мая 1981 г.	Люксембург	1 октября 1986 г.
Венесуэла	7 мая 2002 г.	Маврикий	6 августа 1990 г.
Вьетнам	7 февраля 1996 г.	Мадагаскар	15 декабря 2000 г.
Гаити	21 сентября 1984 г.	Малави	13 декабря 1990 г.
Гайана	2 мая 1988 г.	Мали	11 января 1984 г.
Гамбия	20 июня 2000 г.	Мальдивы	30 октября 1997 г.
Гана	15 июля 1997 г.	Марокко	29 января 1987 г.
Гватемала	26 апреля 1983 г.	Маршалловы Острова	6 апреля 1994 г.
Гвинея	1 октября 1998 г.	Мексика	20 июня 1990 г.
Германия	19 октября 1983 г.	Монако	9 мая 1991 г.
Гренада	8 ноября 1990 г.	Монголия	22 сентября 1999 г.
Греция	25 сентября 1984 г.	Науру	28 июля 1994 г.
Грузия	4 июля 2000 г.	Непал	9 июня 1997 г.
Дания	22 декабря 1983 г.	Нигер	8 апреля 1988 г.
Египет	11 сентября 1981 г.	Нигерия	10 мая 2002 г.
Замбия	28 января 1993 г.	Нидерланды	5 ноября 1981 г.

Новая Зеландия	17 марта 1993 г.	Таджикистан	23 июля 1996 г.
Норвегия	20 сентября 1995 г.	Того	24 апреля 1987 г.
Объединенные Арабские Эмираты	18 февраля 1987 г.	Тонга	5 февраля 2002 г.
Оман	11 марта 1981 г.	Тринидад и Тобаго	31 января 1991 г.
Пакистан	27 мая 1987 г.	Тунис	29 апреля 1985 г.
Панама	3 августа 1982 г.	Туркменистан	14 апреля 1993 г.
Папуа-Новая Гвинея	5 октября 1992 г.	Турция	13 ноября 1992 г.
Парагвай	29 марта 2001 г.	Уганда	10 марта 1982 г.
Перу	11 июля 2000 г.	Узбекистан	24 февраля 1994 г.
Польша	24 января 2002 г.	Украина	11 августа 1995 г.
Португалия (1)(2)	3 марта 1998 г.	Уругвай	7 января 1982 г.
Республика Корея	23 апреля 1981 г.	Фиджи	21 сентября 1992 г.
Республика Молдова	20 июня 1997 г.	Филиппины	31 января 1984 г.
Российская Федерация	3 февраля 1988 г.	Финляндия	18 декабря 1991 г.
Румыния	29 августа 1996 г.	Франция	27 августа 1982 г.
Сальвадор	8 апреля 1998 г.	Хорватия	6 мая 1994 г.
Самоа	9 июля 1998 г.	Чешская Республика	15 апреля 1993 г.
Сан-Марино	3 февраля 1995 г.	Чили	28 июня 1982 г.
Саудовская Аравия	25 июня 1991 г.	Швейцария	21 февраля 1985 г.
Свазиленд	28 сентября 2001 г.	Швеция	13 июля 1987 г.
Сейшельские Острова	23 сентября 1983 г.	Шри-Ланка	27 декабря 2000 г.
Сент-Китс и Невис (6)	20 июня 2002 г.	Эквадор	20 июня 1991 г.
Сингапур	7 мая 1991 г.	Эритрея	27 мая 1994 г.
Словакия	20 марта 1995 г.	Эстония	21 августа 1992 г.
Словения	8 марта 2000 г.	Эфиопия	25 июня 1981 г.
Соединенное Королевство	16 марта 1981 г.	Югославия (С.Р.) (4)	13 января 2001 г.
Соединенные Штаты Америки	15 февраля 1982 г.	Южная Африка	21 сентября 1998 г.
Суринам	4 сентября 2002 г.	Ямайка	26 мая 2000 г.
		Япония	26 июня 1998 г.

(1) Нотой от 13 сентября 1999 года, сданной на хранение в Международную организацию гражданской авиации 15 сентября 1999 года, правительство Португалии информировало Международную организацию гражданской авиации о том, что в соответствии с указом Президента № 184/99 от 22 августа 1999 года, опубликованным в тот же день, Португалия распространила применение Протокола, касающегося статьи 83 *bis*, на территорию Макао. Соответственно указанный Протокол вступил в действие для территории Макао 15 сентября 1999 года.

(2) Нотой от 24 ноября 1999 года правительство Португалии довело до сведения Международной организации гражданской авиации следующее:

"В соответствии с Совместной декларацией Правительства Португальской Республики и Правительства Китайской Народной Республики по вопросу Макао, подписанной 13 апреля 1987 года, Португальская Республика будет продолжать нести международную ответственность за Макао до 19 декабря 1999 года, а после этой даты Китайская Народная Республика возобновит осуществление суверенитета над Макао с 20 декабря 1999 года.

Начиная с 20 декабря 1999 года Португальская Республика не будет нести ответственность за международные права и обязательства, вытекающие из применения Конвенции [Протокола] к Макао".

(3) Нотой от 6 декабря 1999 года правительство Китайской Народной Республики информировало Международную организацию гражданской авиации о том, что данный Протокол с 20 декабря 1999 года применяется к Особому административному району Макао.

- (4) Югославия (С.Р.) в силу своего присоединения 14 декабря 2000 года к *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикаго, 1944 г.) стала стороной во всех протоколах об изменении Конвенции, действовавших на время присоединения, с 13 января 2001 года – даты вступления в силу Конвенции в отношении Югославии (С.Р.).
- (5) Андорра в силу своего присоединения 26 января 2001 года к *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикаго, 1944 г.) стала стороной во всех протоколах об изменении Конвенции, действовавших на время присоединения, с 25 февраля 2001 года – даты вступления в силу Конвенции в отношении Андорры.
- (6) Государство Сент-Китс и Невис в силу своего присоединения 21 мая 2002 года к *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикаго, 1944 г.) стало стороной во всех протоколах об изменении Конвенции, действовавших на время присоединения, с 20 июня 2002 года – даты вступления в силу Конвенции в отношении государства Сент-Китс и Невис.

СПРАВКА ДЛЯ РАТИФИКАЦИИ

Прилагаемый ниже материал может быть полезным в процессе ратификации для тех государств, которые еще не ратифицировали Протокол, касающийся статьи 83 *bis*:

Административная справка для ратификации статьи 83 *bis*

1. Полное название документа:

Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации (статья 83 *bis*), подписанный в Монреале 6 октября 1980 года.

2. История принятия:

23-я сессия Ассамблеи, Монреаль, 16 сентября – 6 октября 1980 года.

3. Краткая справка:

Данный Протокол предусматривает передачу определенных функций и обязанностей. Несмотря на положения статей 12, 30, 31 и 32 *a)* Чикагской конвенции, в том случае, когда воздушное судно, зарегистрированное в Договаривающемся государстве, эксплуатируется в соответствии с договором аренды, фрахтования или взаимного обмена воздушными судами или в соответствии с любым подобным договором эксплуатантом, основное место деятельности которого или, если он не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание которого находится в другом Договаривающемся государстве, государство регистрации может по соглашению с таким другим государством передать ему все или часть своих функций и обязанностей как государства регистрации в отношении этого воздушного судна, предусмотренных статьями 12, 30, 31 и 32 *a)*. Государство регистрации освобождается от ответственности в отношении переданных функций и обязанностей. Передача не будет иметь действия в отношении других Договаривающихся государств до тех пор, пока соглашение между государствами, в котором передача предусматривается, не будет зарегистрировано в Совете и опубликовано в соответствии со статьей 83 Конвенции, или до того, как о существовании и предмете соглашения не будет непосредственно сообщено властям другого заинтересованного Договаривающегося государства или государств государством-стороной соглашения.

4. Основные аргументы в пользу ратификации:

Передача некоторых функций и обязанностей государством регистрации государству эксплуатанта арендованного, зафрахтованного или обмененного воздушного судна, предусматриваемая статьей 83 *bis*,

позволяет уточнить обязанности, связанные с обеспечением безопасности полетов, упрощает процедуры и повышает уровень безопасности полетов авиации.

5. Вступление в силу:

Протокол вступил в силу 20 июня 1997 года. По состоянию на 20 ноября 2002 года было сдано на хранение 137 ратификационных грамот.

6. Депозитарий:

The Secretary General
Attention: Legal Bureau
International Civil Aviation Organization
999 University Street
Montreal, Quebec H3C 5H7
Canada

7. Типовой документ о ратификации:

**ТИПОВОЙ ДОКУМЕНТ О РАТИФИКАЦИИ
(НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА)**

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что (название государства) является участником *Конвенции о международной гражданской авиации*, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года (в дальнейшем именуемой "Конвенция"), присоединившимся к ней (дата присоединения),

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что вышеупомянутая Конвенция изменена Протоколом, именуемым:

Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации [статья 83 bis], подписанный в Монреале 6 октября 1980 года,

И СЧИТАЯ желательным, чтобы (название государства) стало участником этого Протокола об изменении Конвенции о международной гражданской авиации,

ПОЭТОМУ (название государства), изучив указанный Протокол об изменении, настоящим **РАТИФИЦИРУЕТ** его и подтверждает, что (название государства) будет придерживаться всех содержащихся в нем положений.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО я подписал настоящий документ о ратификации и скрепил свою подпись печатью (название государства).

Дата

(Подпись главы государства,
главы правительства или
министра иностранных дел)

Печать

Глава 7

ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

По состоянию на 20 ноября 2002 года в ИКАО зарегистрировано в общей сложности 25 соглашений, предусмотренных статьей 83 *bis*, которые перечислены ниже (копии отдельных соглашений (без указания сторон) также приводятся в добавлениях). Информация о таких соглашениях, включая их соответствующие реквизиты, содержится в *Перечне договоров и соглашений о международной гражданской авиации, зарегистрированных в ИКАО* (Дос 9771), который ежеквартально издается ИКАО. Для иллюстрации ниже приводятся выдержки из последних выпусков упомянутого ежеквартального перечня. Такую информацию можно также получить в электронном формате на web-сайте ИКАО по адресу: www.icao.int под рубрикой "Legal".

Рег. №	Подписавшие государства	Предмет	Дата подписания	Дата вступления в силу
4574	*Кения – Армения	Статья 83 <i>bis</i>	08/02/02	01/03/02
4549	*Ирландия – Филиппины	Статья 83 <i>bis</i>	11/01/01 26/01/02	26/01/02
4540	*Ирландия – Сальвадор	Статья 83 <i>bis</i>	21/09/01 21/09/01	21/09/01
4482	*Италия – Люксембург	Статья 83 <i>bis</i>	05/03/01 26/06/01	
4481	*Италия – Люксембург	Статья 83 <i>bis</i>	20/12/99 19/06/01 22/06/01	
4326	*Ирландия – Колумбия	Статья 83 <i>bis</i>	16/01/01	16/01/01
4325	*Италия – Греция	Статья 83 <i>bis</i>	31/01/01 13/03/01	13/03/01
4324	*Италия – Дания	Статья 83 <i>bis</i>	07/08/00 22/08/00	22/08/00
4323	*Италия – Швейцария	Статья 83 <i>bis</i>	10/07/00 18/07/00 20/09/00 28/09/00	
4322	*Италия – Австрия	Статья 83 <i>bis</i>	26/09/00 31/10/00	
4320	*Италия – Германия	Статья 83 <i>bis</i>	21/09/00 05/10/00	05/10/00
4319	*Италия – Германия	Статья 83 <i>bis</i>	20/10/00 23/10/00	23/10/00

Рег. №	Подписавшие государства	Предмет	Дата подписания	Дата вступления в силу
4318	*Италия – Германия	Статья 83 <i>bis</i>	15/08/00 22/08/00	22/08/00
4317	*Италия – Германия	Статья 83 <i>bis</i>	09/08/00 16/08/00	16/08/00
4316	*Италия – Германия	Статья 83 <i>bis</i>	04/08/00 24/08/00	24/08/00
4315	*Италия – Германия	Статья 83 <i>bis</i>	03/08/00 22/08/00	22/08/00
4276	*Ирландия – Италия	Статья 83 <i>bis</i>	22/09/00 14/10/00	14/10/00
4274	*Ирландия – Тунис	Статья 83 <i>bis</i>	05/04/00 15/05/00	15/05/00
4273	*Ирландия – Мексика	Статья 83 <i>bis</i>	01/12/99 01/02/00	01/02/00
4272	*Ирландия – Филиппины	Статья 83 <i>bis</i>	22/11/99 28/01/00	28/01/00
4271	*Ирландия – Колумбия	Статья 83 <i>bis</i>	21/09/99	21/09/99 (утратило силу)
4236	*Бермуды (С.К.) – Российская Федерация	Статья 83 <i>bis</i>	28/09/99 07/10/99	07/10/99
4199	*Бермуды (С.К.) – Узбекистан	Статья 83 <i>bis</i>	11/08/99 20/08/99	20/08/99
4198	*Малави – Российская Федерация	Статья 83 <i>bis</i>	23/07/99 29/07/99	29/07/99
4171	*Бермуды (С.К.) – Колумбия	Статья 83 <i>bis</i>	18/12/98 18/12/98	18/12/98

* Зарегистрировавшая сторона.

Добавление А*

СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ [НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА X] И [НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА Y] О ПЕРЕДАЧЕ ФУНКЦИЙ И ОБЯЗАННОСТЕЙ ПО НОРМАТИВНОМУ НАДЗОРУ

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Протокол, касающийся статьи 83 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г.) (в дальнейшем именуемой "Конвенция"), сторонами которого являются [название государства X] и [название государства Y], вступил в силу 20 июня 1997 года,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что статья 83 *bis* в целях повышения безопасности полетов предусматривает возможность передачи государству эксплуатанта всех или части функций и обязанностей государства регистрации, относящихся к статьям 12, 30, 31 и 32 *a*) Конвенции,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что в соответствии с главой 1 части VIII документа Дос 9642 ИКАО и с учетом главы 10 документа Дос 8335 ИКАО необходимо точно определить международные обязательства и обязанности [название государства X] (государства регистрации) и [название государства Y] (государства эксплуатанта), предусмотренные Конвенцией,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что в отношении соответствующих Приложений к Конвенции настоящее Соглашение упорядочивает передачу [название государства X] и [название государства Y] функций и обязанностей, выполняемых обычно государством регистрации, о которых говорится в статьях III и VI ниже,

Правительство [название государства X] и Правительство [название государства Y], в дальнейшем именуемые "Стороны",

заявляя о своей взаимной приверженности принципам безопасности полетов и эффективности международной авиации,

признавая, что оба правительства взаимно заинтересованы в обеспечении безопасности полетов воздушных судов, осуществляющих международную воздушную навигацию, в отношении воздушных судов, внесенных в реестр воздушных судов и летных экипажей [название государства X] и эксплуатируемых в соответствии с сертификатом эксплуатанта (СЭ), выданным [название государства Y],

желая и впредь обеспечивать безопасность полетов воздушных судов, зарегистрированных в [название государства X] и эксплуатируемых в соответствии с соглашением о передаче,

согласились о нижеследующем:

СТАТЬЯ I

Учреждениями, ответственными за осуществление настоящего Соглашения, являются [ВГА X] за правительство [название государства X] и [ВГА Y] за правительство [название государства Y].

* *Примечание. Ссылки на документы ИКАО в данном добавлении могут требовать изменений в связи с внесением поправок в эти документы.*

СТАТЬЯ II

Настоящее Соглашение составлено на основе статей 33 и 83 *bis* Конвенции. Настоящее Соглашение касается передачи некоторых функций и обязанностей, предусмотренных в Приложениях Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и изложенных ниже, между [ВГА X] и [ВГА Y] и распространяется только на воздушные суда, зарегистрированные в [название государства X] и эксплуатируемые авиаэксплуатантами [название государства Y], перечень которых с указанием типа, регистрационного номера и серийного номера приводится в прилагаемой таблице 1. В соответствии с главой 10 документа Дос 8335 ИКАО и главой 1 части VIII документа Дос 9642 ИКАО необходимо определить международные обязательства, функции и обязанности, предусмотренные Конвенцией, [название государства X] (государства регистрации) и [название государства Y] (государства эксплуатанта). В соответствии со статьей 83 *bis* государство регистрации может по соглашению с государством эксплуатанта передать ему все или часть своих функций и обязанностей как государства регистрации. Государство регистрации освобождается от ответственности в отношении переданных таким образом функций и обязанностей.

СТАТЬЯ III

В случае с [название государства X] и [название государства Y] [название государства X] передает [название государства Y] перечисленные ниже функции и обязанности, включая функции надзора и контроля, вытекающие из соответствующих положений, содержащихся в указанных Приложениях к Конвенции:

- Приложение 1. *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*. Выдача свидетельств или придание им силы государством эксплуатанта. Приложение 1, пункт 1.2.2.
- Приложение 2. *"Правила полетов"*. Обеспечение выполнения применимых правил и положений, касающихся полетов и маневрирования воздушных судов.
- Приложение 6. *"Эксплуатация воздушных судов"*. Часть I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"*. Функции и обязанности, которые обычно возлагаются на государство регистрации. Функции и обязанности, которые обычно возлагаются на государство эксплуатанта, передавать не требуется. В случае возникновения возможных противоречий между функциями и обязанностями, предусмотренными в части I Приложения 6 (в частности, в главах 5, 6 и 8), и функциями и обязанностями, предусмотренными в Приложении 8 *"Летная годность воздушных судов"*, распределение конкретных функций и обязанностей осуществляется в соответствии с прилагаемой таблицей 2.

[ВГА X] сохранит ответственность в соответствии с Конвенцией за осуществление нормативного надзора и контроля в рамках следующего Приложения ИКАО:

- Приложение 8. *"Летная годность воздушных судов"*.

СТАТЬЯ IV

Ответственность за непосредственное уведомление других государств о существовании и содержании настоящего Соглашения в соответствии с пунктом b) статьи 83 *bis* возлагается на государство эксплуатанта. Настоящее Соглашение, а также любые поправки к нему регистрируются в ИКАО государством регистрации или государством эксплуатанта в соответствии с *Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоров* (Дос 6685 ИКАО).

СТАТЬЯ V

[ВГА Y] обеспечивает, чтобы заверенная точная копия настоящего Соглашения на английском языке и [название языка] имелась на борту каждого воздушного судна, к которому применяется настоящее Соглашение. [ВГА Y] также обеспечивает, чтобы заверенная точная копия выданного СЭ, в котором соответствующее воздушное судно должным образом занесено и правильно идентифицировано, имелась на борту каждого воздушного судна.

СТАТЬЯ VI

По настоящему Соглашению в сфере летной годности [название государства Y] передается только ответственность за утверждение используемых эксплуатантом пунктов оперативного технического обслуживания, находящихся вне основного места базирования эксплуатанта. [Название государства Y] согласно с этим.

СТАТЬЯ VII

Подлежащие выполнению процедуры сохранения летной годности будут содержаться в руководстве эксплуатанта по регулированию технического обслуживания (МСМ). В таблице 2 настоящего Соглашения указаны функции и обязанности сторон, связанные с сохранением летной годности.

СТАТЬЯ VIII

Совещания между [ВГА X] и [ВГА Y] и другими заинтересованными сторонами по их просьбе будут проводиться каждые шесть месяцев первоначально для обсуждения вопросов производства полетов и летной годности, вытекающих из результатов проверок, проведенных соответствующими инспекторами. Эти совещания будут проводиться в [название государства X], государстве эксплуатанта или на нейтральной территории с целью устранения любых расхождений, выявленных в результате проверок, или обеспечения того, чтобы все стороны были полностью информированы о деятельности эксплуатанта. На этих совещаниях будут рассматриваться, в частности, следующие вопросы:

- летная эксплуатация;
- сохранение летной годности и техническое обслуживание воздушных судов;
- любые другие важные вопросы, вытекающие из результатов проверок; и
- процедуры эксплуатанта, если это применимо.

Несмотря на эти совещания, [ВГА X] сохраняет за собой право проводить инспекции или проверки, которые оно считает необходимыми, чтобы удостовериться в том, что [название государства Y] выполняет переданные ему [название государства X] обязанности в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов. [ВГА X] получит доступ к документации [ВГА Y], касающейся эксплуатанта. Обязательным условием проведения таких проверок будет уведомление [название государства Y] в разумные сроки.

СТАТЬЯ IX

В ходе выполнения настоящего Соглашения [название государства Y], остающееся государством эксплуатанта, информирует [название государства X] о заключении договора субаренды в отношении любого воздушного судна, подпадающего под его действие. Никакие функции и обязанности, переданные [название

государства X] [название государства Y], не могут осуществляться с санкции третьего государства без письменного согласия на это [название государства X].

СТАТЬЯ X

Любые разногласия в отношении толкования или применения настоящего Соглашения разрешаются в рамках консультаций между Сторонами и не передаются для урегулирования международному трибуналу, арбитражному суду или третьей стороне.

СТАТЬЯ XI

Настоящее Соглашение может быть изменено с письменного согласия Сторон.

СТАТЬЯ XII

Настоящее Соглашение, которое заменяет все предыдущие соглашения между Сторонами по данному вопросу, вступает в силу после подписания обеими Сторонами и остается в силе до истечения срока его действия.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся директора [ВГА X и ВГА Y] подписали настоящее Соглашение.

За Правительство [название государства Y]

За Правительство [название государства X]

[ГДГА ВГА Y]

[ГДГА ВГА X]

Дополнения. Таблица 1. Воздушные суда, охватываемые настоящим Соглашением.

Таблица 2. Обязанности [название государства X] и [название государства Y], касающиеся летной годности.

Настоящее Соглашение составлено в двух экземплярах на английском языке и [название языка], причем оба имеют одинаковую силу.

Таблица 1**ВОЗДУШНЫЕ СУДА, ОХВАТЫВАЕМЫЕ НАСТОЯЩИМ СОГЛАШЕНИЕМ**

Эксплуатант	Тип воздушного судна	Регистрационный номер	Серийный номер
[...]	[...]	[...]	[...]

Таблица 2

**ОБЯЗАННОСТИ [НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА X] И [НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА Y],
КАСАЮЩИЕСЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ**

Документ ИКАО	Вопрос	Обязанности государства регистрации ([государство X])	Обязанности государства эксплуатанта ([государство Y])
Приложение 8, часть II, глава 4; Дос 9642, часть II, глава 1; Дос 9389, глава 1, п. 1.1.4, и глава 6, п. 6.1.2	Сохранение летной годности воздушного судна	Разработать или принять требования, обеспечивающие сохранение летной годности воздушного судна в течение его срока службы. Это требование также охватывает требования Приложения 6 по техническому обслуживанию, упомянутые ниже	
Приложение 8, часть II, глава 4, пп. 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5; Дос 9642, часть VI, глава 1	Связи с государством разработчика	Поддерживать связь с государством разработчика	
Приложение 8, часть II, глава 5; Дос 9642, часть IV, глава 3	Действительность сертификата летной годности	Выдача и возобновление сертификата летной годности	
Приложение 8, часть II, глава 6, п. 6.2	Повреждение воздушного судна	Определение состояния летной годности воздушного судна	
Приложение 6, часть I, глава 5, пп. 5.2.3 и 5.2.4	Эксплуатация воздушного судна в соответствии с условиями его сертификата летной годности		Взятие на себя обязанности государства регистрации, оговоренной в п. 5.2.4
Приложение 6, часть I, глава 8, п. 8.1	Обязанности эксплуатанта, связанные с техническим обслуживанием		Обеспечение того, чтобы обязанности были изложены в МСМ эксплуатанта
Приложение 6, часть I, глава 8, п. 8.2	МСМ эксплуатанта		Обеспечение того, чтобы указания содержались в МСМ, приемлемом для [название государства X]
Приложение 6, часть I, глава 8, п. 8.3	Программа технического обслуживания	Утверждение программы технического обслуживания эксплуатанта	Обеспечение того, чтобы обязанности и процедуры по программе технического обслуживания содержались в МСМ

Документ ИКАО	Вопрос	Обязанности государства регистрации ([государство X])	Обязанности государства эксплуатанта ([государство Y])
Приложение 6, часть I, глава 8, п. 8.4	Регистрируемые данные о техническом обслуживании	Проверка данных и документов о техническом обслуживании раз в шесть месяцев	Проверка в соответствии с требованиями СЭ
Приложение 6, часть I, глава 8, п. 8.5	Информация о сохранении летной годности	Обеспечение того, чтобы эксплуатант понимал требования к летной годности [название государства X]	Обеспечение того, чтобы доклады о летной годности предоставлялись [название государства X]
Приложение 6, часть I, глава 8, п. 8.6; Дос 9642, часть VIII, добавление А, п. 3.7	Модификации и ремонт	Обеспечение того, чтобы модификации и ремонт утверждались государством разработчика/изготовителя и выдавались документы об этом	Обеспечение того, чтобы процедуры содержались в МСМ эксплуатанта
Приложение 6, часть I, глава 8, п. 8.7	Утвержденная организация по техническому обслуживанию	Утверждение базовой организации по техническому обслуживанию и процедур эксплуатанта согласно п. 8.7 главы 8	Утверждение пунктов оперативного технического обслуживания эксплуатанта, находящихся вне основного места базирования. Обеспечение того, чтобы процедуры содержались в МСМ эксплуатанта

Добавление В*

ОБМЕН ПИСЬМАМИ МЕЖДУ [НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА X] И [НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА Y]

ТЕЛЕФАКС

Кому: [ВГА Y]

Содержание: [название эксплуатанта в государстве Y]

Уважаемые господа!

Как вам известно, вышеупомянутый эксплуатант намеревается взять в аренду самолет [тип], регистрационный номер [номер].

Учитывая, что в таком случае мы не сможем выполнять обязанности государства регистрации, просим ваш полномочный орган осуществлять надзор за летной эксплуатацией и техническим обслуживанием указанного самолета в соответствии с положениями главы 3 части I Приложения 6 ИКАО в течение срока его эксплуатации [название эксплуатанта в государстве Y] до [дата].

Просим обращать внимание на следующие моменты:

- необходимо соблюдать требования к летной годности [название государства X];
- техническое обслуживание должно производиться только утвержденными [на региональном уровне] организациями;
- о серьезных инцидентах и происшествиях необходимо докладывать в [ВГА X];
- необходимо сообщить о модификациях, выполненных в течение срока аренды.

Просьба иметь в виду, что в соответствии с нашими национальными нормами ежегодная проверка технического обслуживания (инспекция технического обслуживания) должна выполняться организацией по техническому обслуживанию [название государства X].

Буду признателен за скорейший ответ.

С уважением

Заместитель начальника отдела лицензирования авиаперевозчиков [ВГА X]

— — — — —

* *Примечание. Ссылки на документы ИКАО в данном добавлении могут требовать изменений в связи с внесением поправок в эти документы.*

ПИСЬМО

Кому: [ВГА X]

Содержание: сдача в аренду без экипажа воздушного судна [тип], регистрационный номер [номер], [название компании в государстве X] [название эксплуатанта в государстве Y] для выполнения коммерческих авиаперевозок на срок до [дата].

Уважаемые господа!

Со ссылкой на ваше письмо [реквизиты] информируем, что [ВГА Y] готово согласиться, в соответствии с положениями статьи 83 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации, с передачей ему надзорных функций в области эксплуатации, персонала и сохранения летной годности вышеупомянутого воздушного судна на период его эксплуатации [название эксплуатанта в государстве Y] до [дата].

В соответствии с рекомендациями ИКАО сообщаем также, что передаваемые вами функции поняты и будут выполняться [ВГА Y] с изложенными ниже условиями. Эти условия, соответствующие согласованным ранее положениям в отношении предыдущих аналогичных случаев, представляют собой рабочие договоренности между [ВГА X] и [ВГА Y] относительно выполнения ими своих юридических обязанностей по контролю за эксплуатацией, персоналом и сохранением летной годности соответствующих воздушных судов в ходе их эксплуатации [название эксплуатанта в государстве Y] для выполнения коммерческих авиаперевозок по соглашению об аренде без экипажа. Эти договоренности призваны также устранить необоснованное бремя для эксплуатантов путем исключения, насколько это возможно, дублирования задач.

Делегируемые обязанности и функции надзора/контроля:

1. Приложение 6 ИКАО, часть I.
2. Приложение 8 ИКАО, часть II, главы 4, 6 и 8 (только те разделы, в которых оговариваются обязанности эксплуатанта воздушного судна и полномочного органа эксплуатанта в отношении предполагаемой эксплуатации).
3. Приложение 1 ИКАО.

Рабочие договоренности:

- Воздушное судно должно соответствовать утвержденной [ВГА X] конструкции типа воздушных судов; [ВГА Y] будет осуществлять контроль за соблюдением этого требования после поставки воздушного судна на протяжении всего периода эксплуатации воздушного судна национальным эксплуатантом с иностранными регистрационными знаками.
- Воздушное судно должно соответствовать требованиям директив по летной годности (AD) [ВГА X]; в этой связи эксплуатанту [название государства Y] будет предложено подписаться на применимые AD [ВГА X] и любые другие предписанные [ВГА X] материалы по летной годности в соответствии с действующей системой распространения [ВГА X]. [ВГА X] будет на регулярной основе представлять в региональное бюро [ВГА Y] [адрес и телефоны] обновленные списки AD [ВГА X], относящихся к соответствующему типу воздушных судов и их частям/узлам. Альтернативный порядок обеспечения соблюдения этих двух последних условий может быть согласован [ВГА Y] и [ВГА X] и их заинтересованными подразделениями, и принятое таким образом решение должно быть включено в договор аренды. Может быть также предложено, чтобы воздушное судно соответствовало требованиям AD [ВГА Y], относящимся к моделям или узлам соответствующего воздушного судна, если эквивалентные меры в области летной годности не сделаны обязательными [ВГА X] или если [ВГА Y] предписывает более жесткие условия соблюдения. Условия соблюдения и конструктивные последствия вышеупомянутых обязательных мер в области летной годности, а также любые отступления от

требований AD [ВГА X], если таковые запрашиваются или признаны необходимыми, будут согласовываться [ВГА Y] и [ВГА X].

- Техническое обслуживание воздушного судна выполняется в соответствии с утвержденной программой технического обслуживания (AMP), одобренной [ВГА Y] для арендатора конкретного типа воздушного судна. Надзор за техническим обслуживанием воздушного судна будет осуществлять [ВГА Y] в соответствии с национальными правилами; любые запрашиваемые отступления от AMP (например, временное увеличение интервалов, продление сроков) будут утверждаться [ВГА Y] в соответствии с надлежащими правилами, одобренными эксплуатантом [название государства Y]. (Требования и рекомендации [название государства Y] по организации AMP соответствуют [региональным] требованиям, рекомендациям и пояснительным материалам в этой области).
- Проведение крупного ремонта и выполнение модификаций воздушного судна утверждаются [ВГА X]. В качестве альтернативы в случае передачи [ВГА X] соответствующих функций [ВГА Y] может утверждать модификации или ремонт в соответствии с национальными правилами или процедурами, устанавливаемыми [ВГА X] на разовой основе. Выполнение незначительного ремонта будет утверждаться в соответствии с правилами, установленными полномочным органом эксплуатанта. Ремонт в соответствии с утвержденным руководством по ремонту конструкций (SRM) считается утвержденным; любое отклонение от SRM, определяемое [ВГА Y] как незначительное или существенное, будет утверждаться в соответствии с вышеуказанными надлежащими правилами.
- Воздушное судно эксплуатируется в соответствии с утвержденным [ВГА X] руководством по летной эксплуатации самолета (AFM) и утвержденным [ВГА Y] перечнем минимального оборудования (MEL), который должен быть не менее ограничивающим, чем утвержденный основной перечень минимального оборудования (MMEL); любое отступление от утвержденного MEL согласовывается с [ВГА Y] в соответствии с надлежащими правилами, утвержденными эксплуатантом [название государства Y].
- Требуется, чтобы воздушное судно было оборудовано в соответствии с эксплуатационными требованиями [название государства Y] для предполагаемого типа полетов. Соответственно может быть предложено, чтобы в утвержденное [ВГА X] AFM были включены соответствующие дополнения, требуемые и утвержденные [ВГА Y], с согласия [ВГА X]. Если для этого потребуются внести существенные изменения в конструкцию типа воздушного судна, они будут рассматриваться в соответствии с вышеизложенной процедурой.
- Информация на английском языке о существенных эксплуатационных происшествиях, которые влияют или могут влиять на сохранение летной годности воздушного судна, представляется арендатором в организации, отвечающие за конструкцию типа, а также [ВГА Y] и [ВГА X] как можно скорее, но не позднее чем через три дня после любого такого происшествия. [ВГА Y] представляет [ВГА X] более подробную информацию о расследовании таких крупных происшествий, в отношении которых [ВГА Y] проводит или считает необходимым провести обязательные мероприятия в области летной годности. В случае эксплуатационных происшествий, которые могут повлечь за собой недействительность сертификата летной годности воздушного судна, [ВГА Y] имеет право воспрепятствовать дальнейшему выполнению полетов таким воздушным судном и также информирует [ВГА X] о необходимости проведения надлежащих корректирующих мероприятий.
- Все проверки технического обслуживания, ремонт и модификации, которые следует выполнять на воздушном судне, должны проводиться [региональной] надлежащим образом утвержденной/принятой организацией по техническому обслуживанию.
- Мероприятия по техническому обслуживанию должны проводиться персоналом, лицензированным или аттестованным организацией, которая принята [ВГА Y] в соответствии с национальными правилами.
- Летная эксплуатация будет осуществляться эксплуатантом [название государства Y] с использованием членов летного экипажа, являющихся обладателями свидетельств с соответствующими отметками,

которые выданы или признаны действительными [ВГА Y] в соответствии с настоящими правилами и признаны действительными [ВГА X].

- Срок действия сертификата летной годности продлевается [ВГА X] в том случае, если воздушное судно проходит надлежащее техническое обслуживание и его состояние обеспечивает безопасную эксплуатацию. По согласованию и при наличии своевременного запроса от арендатора [ВГА Y] будет выполняться в соответствии с внутренними правилами и положениями настоящего письма полную ежегодную инспекторскую проверку воздушного судна для определения его годности к полетам. После этого [ВГА Y] вручит [ВГА X] прилагаемое к настоящему письму "ЗАЯВЛЕНИЕ" с прилагаемой копией соответствующего внутреннего отчета о проверке [ВГА Y]. Копии этих документов направляются [название компании в государстве X] и находятся на борту воздушного судна вместе с сертификатом летной годности [название государства X].
- Арендатор несет ответственность за сохранение информации о техническом обслуживании в течение периода аренды в соответствии с Приложением 6 ИКАО и национальными правилами; все регистрируемые данные о техническом обслуживании, предусмотренные в Приложении 6 ИКАО, передаются арендодателю после возврата ему воздушного судна по окончании аренды.
- Полеты воздушного судна, эксплуатируемого на основании СЭ/свидетельства арендатора [название государства Y], будут осуществляться в соответствии с положениями применимых правил и норм [название государства Y]; надзор будет осуществляться [ВГА Y] в соответствии с действующими национальными процедурами.
- Арендодатель и арендатор обязуются предоставлять беспрепятственный доступ для проведения проверок соответственно [ВГА Y] и [ВГА X] в любое время по требованию. Регистрируемые данные о техническом обслуживании и эксплуатации должны обновляться и предоставляться по запросу [ВГА Y] и [ВГА X] до окончания срока действия передаваемых полномочий. Соответствующие документы составляются на английском языке.
- Договор аренды и утвержденные/принятые [ВГА Y] арендатора руководства по техническому обслуживанию и организации должны, насколько это применимо, отражать вышеупомянутые условия.

Договоренность, зафиксированная в настоящем письме и вашем письме о делегировании полномочий, которое упоминается выше, будет зарегистрирована в ИКАО в соответствии с положениями ИКАО. Эксплуатант [название государства Y] должен будет иметь на борту в течение срока аренды заверенные точные копии вышеупомянутых писем.

Прошу обращаться ко мне за любой дополнительной информацией.

С уважением

Начальник отдела технического обслуживания [ВГА Y]

ЗАЯВЛЕНИЕ

Воздушное судно, информация о котором приводится ниже:

Тип:	Серийный №:	Регистрационные знаки:
Сертификат летной годности №:		
Общая наработка: Время с момента предыдущей проверки:		Общее количество циклов: Количество циклов с момента предыдущей проверки:

Оборудовано:

Тип двигателя:

1) Серийный №:	Общая наработка:	Общее количество циклов:
2) Серийный №:	Общая наработка:	Общее количество циклов:

Тип воздушного винта:

1) Серийный №:	Общая наработка:	Общее количество циклов:
2) Серийный №:	Общая наработка:	Общее количество циклов:

Тип ВСУ:

Серийный №:	Общая наработка:
-------------	------------------

Проверка бортового оборудования выполнена:

проходит надлежащее техническое обслуживание в соответствии с утвержденной программой технического обслуживания XYZ/XX/YY, изд. YY, версия T, и пригодно к безопасной эксплуатации.

Воздушное судно признано годным к полетам в соответствии с требованиями [название государства Y] по итогам проверки, проведенной в соответствии с установленной [ВГА Y] процедурой и положениями о контроле за сохранением летной годности воздушных судов, эксплуатируемых согласно договору аренды без экипажа, которые изложены в письме [исходящий номер]. Настоящее заявление является основанием для выдачи соответствующей документации о подтверждении действия сертификата летной годности вышеупомянутого воздушного судна в соответствии с нормами [название государства X].

Место и дата

Подпись ответственного инспектора [ВГА Y]

Добавление С*

СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ [НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА X] И [НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА Y] О ПЕРЕДАЧЕ ПОЛНОМОЧИЙ ВО ИСПОЛНЕНИЕ СТАТЬИ 83 *bis* КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Протокол, касающийся статьи 83 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г.) (в дальнейшем именуемой "Конвенция"), сторонами которого являются [название государства X] и [название государства Y], вступил в силу 20 июня 1997 года,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что статья 83 *bis* в целях повышения безопасности полетов предусматривает возможность передачи государству эксплуатанта всех или части функций и обязанностей государства регистрации, относящихся к статьям 12, 30, 31 и 32 а) Конвенции,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что в соответствии с главой 1 части VIII документа Дос 9642 ИКАО и с учетом главы 10 документа Дос 8335 ИКАО необходимо точно определить международные обязательства и обязанности [название государства X] (государства регистрации) и [название государства Y] (государства эксплуатанта), предусмотренные Конвенцией,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что в отношении соответствующих Приложений к Конвенции настоящее Соглашение упорядочивает передачу [название государства X] [название государства Y] обязанностей, выполняемых обычно государством регистрации, о которых говорится в пункте 3 ниже,

ведомство гражданской авиации [название государства X] – [ВГА X] [адрес]

и

ведомство гражданской авиации [название государства Y] – [ВГА Y] [адрес],

в дальнейшем именуемые "Стороны", согласились от имени своих правительств на основании статей 33 и 83 *bis* Конвенции о нижеследующем:

Общие положения

1. Во исполнение Конвенции и [название закона государства X] [название государства X] освобождается от ответственности в отношении функций и обязанностей, переданных [название государства Y] после надлежащего опубликования настоящего Соглашения или уведомления о нем, как это предусматривается в пункте b) статьи 83 *bis*.
2. Сфера применения настоящего Соглашения ограничивается воздушными судами, занесенными в реестр гражданских воздушных судов [название государства X] и эксплуатируемыми согласно договору аренды

* *Примечание. Ссылки на документы ИКАО в настоящем добавлении могут требовать изменений в связи с внесением поправок в эти документы.*

[название эксплуатанта 1] и [название эксплуатанта 2], основное место деятельности которых находится в [название государства Y].

Определения

Арендодатель. Зарегистрированный владелец или эксплуатант воздушного судна.

Арендатор. Эксплуатант, имеющий сертификат эксплуатанта, который эксплуатирует арендованное воздушное судно.

Перечень соответствующих воздушных судов с указанием типа, регистрационного номера и серийного номера приводится в прилагаемой таблице 1, где указывается также срок действия договора аренды по каждому арендованному воздушному судну.

Передаваемые обязанности

3. Настоящим Соглашением Стороны договариваются о том, что [название государства X] передает [название государства Y] нижеуказанные обязанности, включая функции надзора и контроля, вытекающие из соответствующих положений, содержащихся в следующих Приложениях к Конвенции:

Приложение 1. *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*. Выдача свидетельств или придание силы свидетельствам, выданным или подтвержденным [ВГА Y].

Приложение 2. *"Правила полетов"*. Обеспечение соблюдения применимых правил и положений, касающихся полетов и маневрирования воздушных судов.

Приложение 6. *"Эксплуатация воздушных судов"*. Часть I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"*. Все обязанности, которые обычно возлагаются на государство регистрации. В случае возникновения возможных противоречий между обязанностями, предусмотренными в части I Приложения 6, и обязанностями, предусмотренными в Приложении 8 *"Летная годность воздушных судов"*, распределение конкретных обязанностей осуществляется в соответствии с прилагаемым добавлением № 01.

Приложение 8. По настоящему Соглашению полномочный орган арендодателя ([название государства X]) будет по-прежнему нести в соответствии с Конвенцией ответственность за осуществление нормативного надзора и контроля за воздушными судами, занесенными в его реестр, в рамках Приложения 8 *"Летная годность воздушных судов"*, однако функция надзора за техническим обслуживанием арендованных воздушных судов, эксплуатируемых на основании СЭ арендатора, настоящим передается полномочному органу арендатора ([название государства Y]), включая обязанности, предусмотренные в пункте 3.4 "Ограничения, устанавливаемые для воздушного судна, и информация", пункте 3.5 "Временная утрата летной годности" и в главе 4 "Сохранение летной годности воздушного судна" части II Приложения 8.

В прилагаемом (добавлении № 01) указываются обязанности Сторон, связанные с сохранением летной годности воздушных судов.

Уведомление

4. Ответственность за непосредственное уведомление любых заинтересованных государств о существовании и предмете настоящего Соглашения в соответствии со статьей 83 *bis* возлагается на государство эксплуатанта – [название государства Y]. Настоящее Соглашение, а также любые поправки к нему будут также зарегистрированы в ИКАО [ВГА X] или [ВГА Y], как это предусматривается

статьей 83 Конвенции и Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоров (Дос 6685 ИКАО).

5. Заверенная точная копия настоящего Соглашения будет иметься на борту каждого воздушного судна, к которому применяется настоящее Соглашение. Заверенная точная копия СЭ, выданного [название эксплуатанта 1] и [название эксплуатанта 2] [ВГА Y], в котором соответствующее воздушное судно должным образом занесено и надлежащим образом идентифицировано, будет иметься на борту каждого воздушного судна.

Координация

6. Совещания между [ВГА Y] и [ВГА X] будут проводиться по мере необходимости для обсуждения вопросов производства полетов и летной годности по итогам проверок, проводимых соответствующими инспекторами. Такие совещания могут проводиться в помещениях соответствующих полномочных органов. На этих совещаниях могут рассматриваться следующие вопросы:

- летная эксплуатация;
- надзор за сохранением летной годности и техническое обслуживание воздушных судов;
- процедуры руководства эксплуатанта по регулированию технического обслуживания, если это применимо;
- любые другие важные вопросы, вытекающие из результатов проверок.

Заключительные положения

7. Настоящее Соглашение вступит в силу в день подписания и утратит силу по истечении срока действия соответствующих документов об аренде воздушных судов, в рамках которых осуществляется их эксплуатация. Любые изменения настоящего Соглашения согласовываются Сторонами в письменном виде.

Настоящее Соглашение одобрили и подписали:

Директор [ВГА X]

Директор [ВГА Y]

Дополнения. Таблица 1. Воздушные суда, охватываемые настоящим Соглашением.

Добавление № 01. Обязанности [название государства X] и [название государства Y], касающиеся летной годности.

Таблица 1

ВОЗДУШНЫЕ СУДА, ОХВАТЫВАЕМЫЕ НАСТОЯЩИМ СОГЛАШЕНИЕМ

Тип воздушного судна	Регистрационный номер	Серийный номер	Срок аренды	Эксплуатант
----------------------	-----------------------	----------------	-------------	-------------

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

Добавление № 01**ОБЯЗАННОСТИ [НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА X] И [НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА Y],
КАСАЮЩИЕСЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ****I. ЦЕЛЬ**

Цель настоящего добавления заключается в подробном изложении рабочих договоренностей между [ВГА X] и [ВГА Y], призванных обеспечить выполнение ими своих обязанностей по сохранению летной годности арендуемых без экипажей воздушных судов, эксплуатируемых при выполнении коммерческих авиаперевозок эксплуатантами [название государства Y].

II. ВЫПОЛНЕНИЕ

Ниже указаны адреса полномочных органов, которые осуществляют координацию действий по всем вопросам, касающимся летной годности, серьезных изменений и принципиальных аспектов, в рамках выполнения настоящего Соглашения:

[ВГА X: адрес и телефоны]

[ВГА Y: адрес и телефоны]

Что касается выполнения текущей деятельности в соответствии с этими процедурами, инспекторы [ВГА X], отвечающие за конкретное воздушное судно, зарегистрированное в [название государства X], будут координировать свои конкретные действия и необходимый обмен информацией в связи с настоящими процедурами.

III. ОПРЕДЕЛЕНИЕ КОНСТРУКЦИИ ТИПА

Воздушное судно должно соответствовать конструкции типа, утвержденной или иным образом принятой полномочным органом государства регистрации.

Полномочный орган государства эксплуатанта будет осуществлять постоянный надзор за соблюдением этого требования после поставки в течение периода эксплуатации воздушного судна национальным эксплуатантом с регистрационными знаками [название государства X].

IV. ИЗМЕНЕНИЯ КОНСТРУКЦИИ ТИПА

Любые модификации производятся только с разрешения зарегистрированного владельца воздушного судна.

1. Изменения, разработанные организацией, ответственной за конструкцию типа, и утвержденные полномочным органом государства разработчика.

Изменения, разработанные организацией, ответственной за конструкцию типа (как правило, в виде бюллетеней по обслуживанию изготовителя воздушных судов), и утвержденные полномочным органом государства разработчика, утверждаются для выполнения на воздушных судах соответствующей серии при условии недопущения каких-либо отклонений от модификации.

2. Другие изменения.

Изменения конструкции типа классифицируются как серьезные или незначительные полномочным органом государства разработчика и/или полномочным органом государства регистрации и утверждаются в соответствии с изложенной ниже процедурой.

Изменения воздушных судов утверждаются полномочным органом государства регистрации для воздушных судов, зарегистрированных в [название государства X]. Требования к утверждению изложены в авиационном извещении [название государства X] [реквизиты].

3. Выполнение утвержденных изменений.

Изменения конструкции воздушных судов, утвержденные в соответствии с вышеизложенной процедурой, выполняются надлежащим образом утвержденной/принятой организацией по техническому обслуживанию. Работу по техническому обслуживанию выполняет и принимает персонал, лицензированный или аттестованный в соответствии с требованиями [ВГА Y].

V. РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Воздушное судно должно эксплуатироваться в рамках ограничений, установленных в руководстве по летной эксплуатации, утвержденном полномочным органом государства регистрации, но с учетом изменений, утвержденных полномочным органом государства эксплуатанта, при условии их принятия полномочным органом государства регистрации.

VI. СОХРАНЕНИЕ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

В соответствии с Приложением 8 ИКАО полномочный орган государства регистрации принимает или оценивает и предпринимает соответствующие действия в отношении обязательной информации о сохранении летной годности, выпускаемой полномочным органом государства разработчика. Полномочный орган государства регистрации может также проводить и делать обязательными другие мероприятия в отношении летной годности арендованных воздушных судов в дополнение к упомянутым ранее.

Согласно изложенным выше принципам арендованные воздушные суда должны отвечать требованиям директив по летной годности (AD) государства регистрации или других обязательных мероприятий в отношении летной годности или обязательной информации о летной годности государства регистрации. Полномочный орган государства эксплуатанта обеспечивает, чтобы арендатор получал в соответствии с системой, установленной полномочным органом государства регистрации, все применимые AD или другие материалы обязательных мероприятий по летной годности, выпускаемые полномочным органом государства регистрации. В частности, к воздушным судам, зарегистрированным в [название государства X], относятся все AD, выпущенные государством разработчика и относящиеся к конкретным воздушным судам, изделиям, узлам и оборудованию.

Полномочный орган государства эксплуатанта отвечает за обеспечение того, чтобы все применимые AD и другие требования обязательных мероприятий в отношении летной годности, выпущенные полномочным органом государства регистрации, надлежащим образом применялись к арендованным воздушным судам.

Каждый случай отступления от требований AD полномочного органа государства регистрации или других обязательных мероприятий в отношении летной годности при наличии такого запроса будет координироваться [ВГА X] и [ВГА Y].

Государство эксплуатанта обеспечивает, чтобы эксплуатант арендатора сообщал своему полномочному органу об эксплуатационных происшествиях с воздушным судном в соответствии с требованиями национальной системы представления данных об инцидентах.

Полномочный орган государства эксплуатанта будет определять, какую информацию об обслуживании эксплуатант должен представлять полномочному органу государства регистрации. (См. пункт 8.5.1 части I Приложения 6 и пункт 4.2.8 части II Приложения 8 ИКАО). В документе ([ВГА X] "Аэронавигационная информация" [реквизиты] (*последний выпуск*)) указано, какую информацию об обслуживании необходимо представлять.

Полномочный орган государства эксплуатанта будет обеспечивать также передачу эксплуатантом-арендатором полномочному органу государства регистрации копии отчетов о существенных событиях, которые затрагивают или могут затронуть сохранение летной годности арендуемых воздушных судов или делают недействительными их сертификат летной годности, для предпринятия надлежащих корректирующих действий. В таких случаях полномочный орган государства регистрации соглашается с тем, что в соответствии с пунктом 6.2.1 Приложения 8 ИКАО полномочный орган государства эксплуатанта имеет право приостановить выполнение полетов воздушного судна до тех пор, пока полномочный орган государства эксплуатанта не сообщит полномочному органу государства регистрации о предпринятии надлежащих действий.

Полномочный орган государства эксплуатанта обеспечивает, чтобы эксплуатант-арендатор передавал информацию о существенных событиях, которые оказывают отрицательное воздействие на сохранение летной годности арендуемых воздушных судов, организации, ответственной за типовую конструкцию (см. пункт 8.5.1 части I Приложения 6 и пункт 4.2.5 части II Приложения 8 ИКАО).

Полномочный орган государства эксплуатанта и полномочный орган государства регистрации обеспечивают взаимный обмен информацией по итогам любого расследования существенных событий при эксплуатации арендованных воздушных судов.

Полномочный орган государства эксплуатанта обеспечивает, чтобы эксплуатант получал и оценивал информацию и рекомендации о сохранении летной годности, имеющиеся в организациях, ответственных за типовую конструкцию, и проводил соответствующие мероприятия, признанные необходимыми полномочным органом государства эксплуатанта и полномочным органом государства регистрации (см. пункт 8.5.2 части I Приложения 6 ИКАО).

Полномочный орган государства эксплуатанта будет обеспечивать, чтобы эксплуатант анализировал и оценивал опыт технического обслуживания и эксплуатации в части сохранения летной годности, безопасности полетов и предотвращения авиационных происшествий (см. пункты 3.6 и 8.5.1 части I Приложения 6 ИКАО). Соответствующие процедуры оговариваются в руководстве по техническому обслуживанию (ММЕ) или руководстве по регулированию технического обслуживания (МСМ).

VII. РЕМОНТ

Ремонт воздушного судна будет выполняться под наблюдением и под ответственностью полномочного органа государства эксплуатанта в соответствии с установленным в нем порядком.

Любой значительный ремонт, за исключением предусмотренных в SRM, утверждается полномочным органом государства разработчика и полномочным органом государства регистрации. О любых повреждениях, причиненных в результате серьезного инцидента, уведомляется полномочный орган государства регистрации до выполнения любого ремонта.

VIII. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Полномочный орган государства эксплуатанта обеспечивает, чтобы ММЕ или эквивалентное руководство (например, МСМ) и программа технического обслуживания воздушных судов эксплуатанта соответствовали требованиям государства регистрации и государства эксплуатанта, изложенным в настоящем добавлении. Полномочный орган государства эксплуатанта утверждает ММЕ или МСМ и их любую пересмотренную

версию и обеспечивает направление соответствующих документов полномочному органу государства регистрации.

Техническое обслуживание арендуемого воздушного судна, его двигателей и оборудования производится в соответствии с утвержденной программой технического обслуживания полномочного органа государства регистрации с одобрения полномочного органа государства эксплуатанта. Любые отступления постоянного характера (например, удлинение интервала, изменение содержания и классификации или исключение задач по техническому обслуживанию) от программы технического обслуживания воздушного судна утверждаются полномочным органом государства регистрации по согласованию с полномочным органом государства эксплуатанта. В основу программы технического обслуживания будут положены доклад Комитета по надзору за техническим обслуживанием (MRB), рекомендации изготовителя (например, документ по планированию технического обслуживания) или признанные международные стандарты и т. д. В тех случаях, когда программа обеспечения надежности является составной частью или одним из условий в рамках утвержденного регламента технического обслуживания, одобренного государством регистрации и полномочным органом государства эксплуатанта, полномочный орган государства эксплуатанта будет обеспечивать, чтобы программа надежности соответствовала национальным процедурам, и будет следить за эффективностью такой программы.

Эксплуатант-арендатор представляет копию доклада о надежности воздушного судна полномочному органу государства регистрации.

Эксплуатант (арендатор) воздушного судна хранит регистрируемые данные о техническом обслуживании и летной годности в соответствии с процедурами, утвержденными полномочным органом государства эксплуатанта. Такие данные будут переданы арендатором арендодателю по завершении периода аренды.

IX. РЕГИСТРИРУЕМЫЕ ДАННЫЕ

Полномочный орган государства регистрации обеспечивает, чтобы регистрируемые данные и документы о техническом обслуживании и эксплуатации арендуемого воздушного судна, указанные в части I и части III Приложения 6 ИКАО, находились на борту воздушного судна или передавались арендатору при его поставке.

Полномочный орган государства эксплуатанта будет обеспечивать, чтобы эксплуатант отвечал за хранение регистрируемых данных о воздушном судне и передачу их арендодателю после возвращения воздушного судна по окончании аренды.

Эти регистрируемые данные включают следующую информацию:

- а) общее время эксплуатации воздушного судна и агрегатов с ограниченным сроком службы;
- б) текущие сведения о соответствии всей обязательной информации о сохранении летной годности;
- в) подробные данные о модификациях и ремонте;
- г) время эксплуатации после последнего капитального ремонта и/или последней инспекционной проверки воздушного судна, приборов, оборудования и агрегатов;
- д) результаты последних проверок воздушного судна; и
- е) подробные данные о выполненном техническом обслуживании.
(См. пункт 8.4 части I и пункт 6.8 части III Приложения 6, пункт 4.2 части II Приложения 8 и раздел 3 добавления А части VIII документа Дос 9642 "Руководство по летной годности" ИКАО).

Полномочный орган государства эксплуатанта обеспечивает, чтобы эксплуатант-арендатор представлял эти данные арендодателю и полномочному органу государства регистрации по окончании периода аренды и для возобновления сертификата летной годности каждого воздушного судна.

Полномочные органы обеспечивают, чтобы при передаче воздушных судов представление этих данных было организовано с учетом показаний и принципов, изложенных в добавлении А части VIII документа ИКАО Doc 9642 *"Руководство по летной годности"*.

Выдача, придание силы и возобновление сертификата летной годности воздушного судна полномочным органом государства регистрации рассматриваются как признание статуса документации воздушного судна и соответствующих регистрируемых данных о техническом обслуживании.

В ходе мероприятий по согласованию договора аренды, предшествующих поставке воздушного судна арендатору, ответственные инспекторы [ВГА Х] и [ВГА Y] при содействии арендодателя и арендатора будут совместно обеспечивать, чтобы данные и документация технического обслуживания, используемые для выдачи, придания силы и возобновления сертификатов летной годности воздушных судов государством регистрации, соответствовали документам, представляемым арендатору для обеспечения сохранения летной годности воздушных судов в течение периода аренды.

X. ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ И ВЫДАЧА РАЗРЕШЕНИЙ

Полномочный орган государства эксплуатанта отвечает за выдачу разрешений на выполнение полетов арендованного воздушного судна в соответствии с утвержденным государством регистрации руководством по летной эксплуатации воздушного судна и утвержденным полномочным органом государства эксплуатанта руководством по производству полетов.

Перечень минимального оборудования (MEL) для каждого арендованного воздушного судна, в соответствии с которым может выдаваться разрешение на производство полетов воздушного судна, утверждается полномочным органом государства эксплуатанта и является не менее ограничивающим, чем соответствующий основной перечень минимального оборудования (MMEL), утвержденный полномочным органом государства разработчика.

Копия MEL эксплуатанта, включая перечень поправок к нему, представляется эксплуатантом воздушного судна полномочному органу государства регистрации.

XI. НАДЗОР И ИНСПЕКЦИЯ

В течение срока аренды полномочный орган государства эксплуатанта осуществляет надзор и проводит проверки арендованного воздушного судна и эксплуатанта-арендатора в соответствии с его действующими процедурами с целью удостовериться в том, что эксплуатация воздушного судна осуществляется в соответствии с применимыми стандартами сохранения летной годности, эксплуатационными требованиями и условиями и постановлениями, оговоренными в настоящем добавлении. Каждый полномочный орган уведомляет другой полномочный орган о любых данных или действиях, которые влияют на действительность любого сертификата или документа, выданного в отношении арендованного воздушного судна, или на условия и постановления документа об аренде, или на эксплуатанта-арендатора.

XII. ВОЗОБНОВЛЕНИЕ СЕРТИФИКАТА ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

Полномочный орган государства регистрации возобновляет сертификат летной годности при условии, что воздушное судно проходит надлежащее техническое обслуживание и пригодно к безопасной эксплуатации. Для этого полномочный орган государства эксплуатанта обеспечивает представление в любое время имеющихся данных о техническом обслуживании полномочному органу государства регистрации.

XIII. СОТРУДНИЧЕСТВО

Каждый полномочный орган обеспечивает информирование другого полномочного органа обо всех применимых стандартах летной годности, эксплуатационных требованиях, конструктивных эксплуатационных требованиях и связанных с ними требованиях своего государства и будет консультироваться с другим полномочным органом относительно любых предлагаемых изменений таких требований в той мере, в какой они могут повлиять на выполнение положений настоящего добавления.

Каждый полномочный орган оказывает такое содействие, какое может испрашиваться другим полномочным органом при проведении инспекционных проверок, расследований и выполнении иных функций в отношении арендуемых воздушных судов.

За [ВГА Y]

За [ВГА X]

– КОНЕЦ –

