

УДК 341.226: 347.453.1

ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ СТ. 83 BIS ЧИКАГСКОЙ КОНВЕНЦИИ 1944 Г. ПРИ МЕЖДУНАРОДНОМ ЛИЗИНГЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

А.А. ЛЫСЕНКО

Статья представлена доктором юридических наук, профессором Елисеевым Б.П.

Излагается анализ практических аспектов применения ст.83 bis Чикагской конвенции 1944 г. при международном лизинге воздушных судов. Рассматриваются вопросы ответственности государства регистрации воздушных судов за безопасность полетов.

Ключевые слова: международный лизинг воздушных судов, воздушное судно, 83 bis, Конвенция о международной гражданской авиации, Чикагская конвенция.

Концепция регистрации, нашедшая отражение в главе III Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г., 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 (ст. 12) [5]. Таким образом, возникает вопрос о том, каким образом государство регистрации будет нести ответственность в случае, если его воздушные суда эксплуатируются иностранными авиаперевозчиками в другом государстве, что является обычной ситуацией при международном лизинге воздушных судов.

Сдавая воздушное судно в лизинг иностранному перевозчику, собственники зачастую предпочитают сохранять за воздушным судном свою национальную регистрацию. Таким образом, одним из главных остается вопрос об обязанностях и функциях государства регистрации, которое фактически не владеет самолетом. Вопрос был решен в 1980 году с принятием поправки к ст. 83 Чикагской конвенции. Предпосылкой этого была проблема того, что возросшее количество арендованных воздушных судов по всему миру формально имели национальность одних государств, а эксплуатировались в других. Это создавало немалые трудности для решения вопросов ответственности при эксплуатации воздушных судов. В случае передачи воздушного судна в лизинг иностранному перевозчику государство регистрации фактически не в состоянии было выполнять такие обязанности должным образом [8]. Чтобы делегировать права и обязанности в отношении арендованного воздушного судна от государства его регистрации государству, перевозчик которого принял воздушное судно в лизинг, на универсальной международно-правовой основе Ассамблеей ИКАО была принята указанная поправка 83 bis под названием "Передача определенных функций и обязанностей". Поправка 83 bis вступила в силу 20 июня 1997 г. Ее содержание заключается в следующем:

а) несмотря на положения ст. 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 ст. 12, 30, 31 и 32;

b) государство регистрации освобождается от ответственности в отношении переданных функций и обязанностей;

c) 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 ст. 83 или до того, как о существовании и предмете соглашения не будет непосредственно сообщено властям другого заинтересованного Договаривающегося государства или государством - стороной соглашения;

d) положения пунктов а) и b), упомянутых выше, также применяются к случаям, предусмотренным ст. 77;

Анализ ст. 83 bis позволяет сделать вывод о том, что она не влечет за собой автоматической передачи функций и обязанностей государством регистрации воздушного судна государству - эксплуатанту воздушного судна. По смыслу статьи подобная передача должна быть оформлена путем подписания двустороннего соглашения соответствующими государствами (уполномоченными органами государств).

Помимо этого, ст. 83 bis устанавливает пределы передаваемых обязательств: любое соглашение подобного рода может касаться только тех функций и обязанностей, о которых идет речь в ст. 12 (Правила полетов), 30 (Радиооборудование воздушных судов), 31 (Удостоверение о годности к полетам) и 32, п. а), (Свидетельства на членов экипажа) Чикагской конвенции 1944 г. и которые могут передаваться частично или в полном объеме. Но если по соглашению о передаче функций и обязанностей последние не переходят к государству - эксплуатанту, о чем ясно и прямо должно быть указано в подобном соглашении, то ответственность за них продолжает нести государство регистрации. В ст. 83 bis указан достаточный перечень передаваемых государству - эксплуатанту воздушного судна полномочий для того, чтобы упомянутое двустороннее соглашение послужило основанием для допуска к эксплуатации арендованного перевозчиком иностранного воздушного судна.

Государства, не являющиеся сторонами двусторонних соглашений о передаче функций и обязанностей подобного рода, должны признавать полномочия государства - эксплуатанта в отношении выполнения переданных ему функций и обязанностей с соблюдением двух условий: 1) третьи государства должны ратифицировать ст. 83 bis; 2) их обязаны официально проинформировать об имевшей место передаче функций и обязанностей. Для этого либо государства - стороны соглашения в установленном порядке регистрируют свое соглашение в Совете ИКАО, а затем Совет официально информирует другие государства - стороны ст. 83 bis либо государства - стороны соглашения официально информируют непосредственно других участников ст. 83 bis, которых может касаться передача прав и обязанностей. Государства, ратифицировавшие данную поправку, должны признать государство - эксплуатанта как подменяющее государство регистрации в рамках ограничений, установленных соглашением. В связи с этим в отношении государств, ставших сторонами ст. 83 bis, государство регистрации освобождается от своей ответственности за выполнение переданных функций и обязанностей.

В преамбуле Протокола о принятии ст. 83 bis отмечено "общее желание" государств - участников Конвенции передавать функции и обязанности, обычно возлагаемые на государство регистрации воздушного судна ст. 12, 30, 31 и п. а) ст. 32 Конвенции на государство - эксплуатанта арендованного воздушного судна.

Среди стран, выразивших согласие с этим положением, – Российская Федерация. 22 декабря 1987 г. на этот счет был принят соответствующий Указ Президиума Верховного Совета СССР. СССР ратифицировал Протокол 3 февраля 1988 года. Российская Федерация является продолжателем Советского Союза и автоматически несет обязательства по Протоколу. В настоящий момент участниками Протокола, которым была введена поправка 83 bis, являются 157 государств.

Таким образом, ст. 83 bis к Чикагской конвенции 1944 г. предоставляет право государствам-участникам сложить с себя ответственность за соблюдение возложенных на них Конвенцией функций и обязанностей в области правил полетов, радиооборудования, признания летной

годности воздушного судна, свидетельств на членов экипажа и возложить их на другое государство, в котором эксплуатируется арендованное воздушное судно. В этой статье закреплён новый принцип, призванный содействовать развитию арендных, лизинговых и иных отношений в области международного воздушного транспорта. Этот принцип накладывает на государства обязательство не противодействовать и не препятствовать аренде и лизингу воздушных судов путем принятия каких-либо законодательных, исполнительных и иных мер, создающих помехи развитию международного лизинга и аренды воздушных судов [8]. Для целей заключения соглашения о передаче и с учетом резолюций А23-3 и А23-13 Ассамблеи государства 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 [5].

Главное условие действия ст. 83 bis – наличие международного договора аренды или лизинга. Как видно, статья не ограничивает своего действия договором аренды, это следует из положения самой статьи – "в соответствии с договором аренды, фрахтования или взаимного обмена воздушными судами или в соответствии с любым подобным договором". В нашем случае мы рассматриваем договор лизинга. Прежде всего необходимо, чтобы договор лизинга был заключен, без чего любые ссылки на ст. 83 bis не имеют какой-либо юридической перспективы. Сам факт заключения договора международного лизинга является началом распространения действия ст. 83 bis на лизинговые отношения и одновременно – основанием для выдачи национальным органом сертификации необходимых правовых документов, разрешающих эксплуатацию перевозчиком арендованного иностранного судна, зарегистрированного и сертифицированного в другом государстве [8].

Инициатива в заключении договора лизинга принадлежит, как правило, перевозчику-лизингополучателю. При этом стороны договора свободны в определении его содержания, что соответствует принципу автономии воли – общепризнанному принципу международного гражданского-хозяйственного оборота [5].

Кроме того, при международном лизинге воздушного судна должна учитываться современная международная и внутренняя правовая практика, сложившаяся в настоящее время при предоставлении собственниками разных типов воздушных судов, зарегистрированных в одном государстве, в аренду или лизинг другого государства.

Ни в международном, ни в во внутреннем праве не содержится каких-либо прямых запретов на использование национальными перевозчиками иностранных воздушных судов на основе договора лизинга. Однако при заключении договора международного лизинга его стороны обязаны согласовать положения договора с требованиями международного и внутреннего права, которые регулируют вопросы лизинга воздушных судов с тем, чтобы при эксплуатации арендованного иностранного воздушного судна не возникала угроза безопасности международных полетов и перевозок, постоянно поддерживалась пригодность эксплуатируемого воздушного судна к полетам и осуществлялся надлежащий контроль за этим процессом [8]. В области международного воздушного права к таким вопросам относится соблюдение арендатором при эксплуатации иностранного воздушного судна:

1) требований ст. 12 (Правила полетов), ст. 30 (Радиооборудование воздушных судов), ст. 31 (Удостоверение о годности к полетам); п. а) ст. 32 (Свидетельства на членов экипажа) Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 г.;

2) стандартов и рекомендуемой практики приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов" и приложения 8 "Летная годность" к Чикагской конвенции 1944 г.;

3) положений двусторонних соглашений о воздушном сообщении;

4) режима ответственности, установленного в отношении международной воздушной перевозки Варшавской конвенцией 1929 г. [2] (Монреальской конвенцией 1999 г.) [1].

В сфере внутреннего права в целях допуска арендованного иностранного воздушного судна к эксплуатации в государстве не его регистрации перевозчик - арендатор (лизингополучатель) должен:

1) заключить договор аренды или лизинга между арендатором и арендодателем (лизингодателем) в соответствии с требованиями внутреннего законодательства, а также многосторонних и двусторонних соглашений по воздушному праву;

2) получить от национального органа сертификации эксплуатационный сертификат для иностранного арендованного воздушного судна;

3) обратиться в национальный орган по сертификации с тем, чтобы он взаимодействовал с национальными системами сертификации с органами государства регистрации арендованного воздушного судна по вопросам соответствия, включая признание сертификатов, знаков соответствия и протоколов испытаний;

4) выполнить имплементационные процедуры, связанные с соблюдением ст. 83 bis Чикагской конвенции 1944 г., при эксплуатации арендованного иностранного судна;

5) получить от национального органа сертификации признание относящихся к арендованному воздушному судну зарубежных сертификатов, знаков соответствия и работ по аккредитации;

6) внести сертифицированные объекты (воздушные суда, двигатели и воздушные винты) в государственный реестр системы сертификации гражданской авиации.

Перевозчик - лизингополучатель (арендатор) как на этапе подготовки договора лизинга или аренды, так и при его заключении и последующем применении должен обеспечить соблюдение международно-правовых и внутренних процедур, которых ему необходимо строго придерживаться во избежание создания помех практической эксплуатации арендованных иностранных воздушных судов. Большое значение имеет правильный выбор последовательности разрешения вопросов лизинга (аренды) с учетом приведенного выше перечня.

Заключение договора лизинга (аренды) воздушного судна имеет важное, но не решающее значение для допуска арендованного иностранного воздушного судна к эксплуатации. Интересы обеспечения безопасности полетов диктуют необходимость юридической фильтрации воздушных судов, взятых в лизинг (аренду), путем признания их летной годности, подтвержденной различными государственными документами, свидетельствующими о соответствии национальным требованиям, установленным к воздушным судам в данном государстве. Если выявляется несоответствие арендованного иностранного воздушного судна национальным требованиям летной годности, то перевозчику - арендатору может быть отказано в допуске к эксплуатации [8].

Мировая практика лизинга (аренды) воздушных судов исходит из принципа сопоставительности норм летной годности. Поэтому в задачи государственных авиационных органов участников Чикагской конвенции 1944 г. входит установление явных преимуществ между национальными требованиями летной годности и теми, которые признаны за арендованным воздушным судном. Именно таким образом действует российская государственная система допуска арендованных иностранных воздушных судов к эксплуатации в Российской Федерации.

Применительно к ст. 83 bis и вопросам лизинга воздушного судна из другого государства указанные нормы внутреннего акта обязывают федеральный авиационный орган:

- провести сертификацию арендованного воздушного судна;

- выдать разрешительные документы, удостоверяющие право российского перевозчика беспрепятственно эксплуатировать конкретное арендованное воздушное судно в Российской Федерации по своему усмотрению.

В настоящее время в соответствии с распоряжением Ространснадзора от 25 октября 2004 г. № АН-79-р (фс) "О проведении работ по обязательной сертификации в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта" сертификацию эксплуатантов осуществляет Управление надзора за летной деятельностью Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Соответственно, все вопросы признания зарубежных сертификатов и знаков соответствия на арендованные иностранные воздушные суда российские перевозчики должны решать с Ространснадзором.

В ИКАО были сформулированы Рекомендации по выполнению статьи 83 bis. В них содержится образец типового соглашения между государствами о выполнении указанной статьи. Особенность таких соглашений заключается в том, что срок их действия не должен превышать продолжительности периода, охватываемого соответствующей коммерческой договоренностью (например, договором лизинга). В связи с этим, реализация положений ст. 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 [5]. Естественно, допустимы в правовом отношении и более формальные документы (например, двусторонние соглашения). Конкретные воздушные суда передаются "под контроль" другого государства по согласованному списку, обычно включаемому в соглашение в качестве приложения и периодически пересматриваемого. Соглашение действительно только в отношении прилагаемого к нему перечня воздушных судов в виде приложения. Соглашение прекращает применяться в отношении воздушных судов, перечисленных в приложении, по истечении срока действия договоров лизинга, в рамках которых осуществляется эксплуатация указанных воздушных судов. Согласно пункту 3.2 Рекомендаций ИКАО по выполнению ст. 83 bis государствам не следует заключать соглашение о передаче, если соответствующее государство - эксплуатант не в состоянии надлежащим образом исполнять обязанности и функции, предполагаемые к передаче.

Подводя итог, необходимо сказать, что с принятием поправки ст. 83 bis была решена большая проблема, заключающаяся в неспособности государства регистрации выполнять функции по обеспечению безопасности полетов на воздушных судах, эксплуатируемых другими государствами. Таким образом, авиационные власти государства - участника Чикагской конвенции 1944 г. не должны препятствовать национальным авиапредприятиям передавать или принимать в лизинг воздушное судно в другом государстве. Ст. 83 bis обязывает ее участников содействовать международному лизингу и аренде воздушных судов и устранять любые помехи на пути использования арендованных воздушных судов в целях перевозок. Национальные законы и правила, касающиеся эксплуатации национальными перевозчиками воздушных судов, зарегистрированных и сертифицированных в других государствах, также должны содействовать широкому и беспрепятственному их использованию. Помимо того, что лизингополучатель (арендатор) должен заключить договор международного лизинга (аренды) с учетом требований международного и внутреннего права, он также должен тесно взаимодействовать с компетентными авиационными властями по вопросам допуска и эксплуатации арендованного иностранного воздушного судна на международных и внутренних воздушных линиях. В России порядок заключения соглашений о передаче функций и обязанностей должен был регулироваться распоряжением Министерства транспорта "О введении в действие Положения о порядке и процедурах заключения соглашений между российскими авиационными властями и авиационными властями других стран о передаче государству эксплуатанта всех или части функций и обязанностей государства регистрации в области поддержания летной годности воздушных судов в соответствии со ст. 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г." от 01 августа 2002 г. №НА-280-р, но Распоряжение не было официально опубликовано. В свое время Российская Федерация в соответствии со ст. 83 bis заключила соглашения с Ирландией, Швейцарией, Болгарией, Украиной, Бермудами (Великобритания), Малави и Турцией.¹ Ранее РФ была участницей многостороннего Соглашения о практическом использовании положений статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации, заключенного между странами СНГ 9 декабря 1994 г., но впоследствии заявила о намерении не участвовать в указанном соглашении [3]. Заключение Россией столь немногочисленного количества соглашений о передаче функций и обязанностей говорит о том, что участники лизинговых сделок не всегда осознают всей пользы

¹ Сведения из официальной электронной базы данных ИКАО об авиационных соглашениях и договоренностях DAGMAR.

применения положения ст. 83 bis. Ее практическое применение имеет положительное влияние на развитие международного лизинга воздушных судов в нашем государстве. Ценность таких соглашений для авиакомпаний состоит в том, что они получают возможность эксплуатировать воздушное судно, зарегистрированное за рубежом, но при этом сертифицировать и обслуживать его в своем государстве. Существует целый ряд причин, по которым авиакомпании России (и некоторых других стран) предпочитают эксплуатировать воздушные суда с зарубежной регистрацией. Прежде всего это стоимость таможенного оформления воздушного судна, ввозимого в страну на постоянной основе (лишь некоторые страны допускают государственную регистрацию воздушных судов, не прошедших таможенное оформление в данной стране). Несмотря на то, что таможенные пошлины на некоторые виды гражданских самолетов были отменены, ввозной НДС по-прежнему подлежит уплате в полном объеме. Хотя теоретически НДС и должен затем возмещаться импортеру, на практике это очень затруднительная процедура. Необходимо отметить, что в связи с вступлением Российской Федерации в таможенный союз, на территории России введено в действие законодательство таможенного союза, которое допускает временный ввоз определенной категории самолетов с полным условным освобождением и от ввозных таможенных пошлин и от ввозного НДС [7].

Далее, получая российскую регистрацию, самолет обслуживается по российским правилам. В связи с этим перерегистрировать его впоследствии в зарубежном реестре иногда проблематично, то есть его обратная продажа за рубеж может быть затруднительна. Кроме того, ввиду отсутствия соответствующих технических центров некоторые типы самолетов практически лишены возможности обслуживаться в России. Практическое применение статьи 83 bis помогает частично обойти существующие барьеры на пути полноценного развития лизинга иностранных воздушных судов в нашем государстве.

ЛИТЕРАТУРА

1. Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (заключена в г. Варшаве 12.10.1929) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. - М., 1935. - Вып. VIII. - С. 326 - 339.
2. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (заключена в г. Монреале 28.05.1999) // Конвенция официально опубликована не была (СПС Консультант Плюс).
3. О намерении Российской Федерации не стать участником международных договоров, подписанных в рамках Содружества независимых государств от 24.06.2003 г.: постановление Правительства Российской Федерации от 24 июня 2003 г. № 364.
4. Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации (Монреаль 06 октября 1980) // Международное публичное право: сб. документов. - М.: БЕК, 1996. - Т. 2. - С. 436 - 437.
5. Рекомендации по выполнению ст. 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации ИКАО, 02.2003 Cir 295 LE/2.
6. Bashkirian Airlines gegen Bundesrepublik Deutschland. Verkundet am 27 Juli, 2006. Landgericht Konstanz // 4 O 234/05 N.
7. Решение комиссии Таможенного союза от 16.07.2010 г. // Таможенный Вестник - 2010. - № 16.
8. **Бордунов В.Д.** Международное воздушное право: учеб. пособие. - М.: НОУ ВКШ Авиабиизнес: Научная книга, 2007.
9. **Брагинский М.И., Витрянский В.В.** Договорное право. Договоры о передаче имущества. - 4-е изд. - М.: Статут, 2002. - Кн. 2. - С. 299 - 344.
10. **Иванова Е.А.** Международный лизинг: проблемы правоприменения на примере воздушных судов // Арбитражная практика. - 2002. - № 12. - С. 80 - 95.
11. **Кабатова Е.В.** Лизинг: понятие, правовое регулирование, международная унификация. - М., 1991. - С. 21 - 105.
12. **Товмасын М.Д.** Международно-правовые вопросы национальной принадлежности (национальности) воздушного судна // Моск. журн. междунар. права. - 2001. - № 3. - С. 178 - 182.

**THE PROBLEMS OF APPLICATION OF ARTICLE 83 BIS OF CHICAGO
CONVENTION IN INTERNATIONAL AIRCRAFT LEASING**

Lysenko A.A.

The article presents an analysis of the practical application of article 83 bis of the Chicago Convention dated 1944 in international aircraft leasing. The questions of responsibility of a state of registration for aircraft safety are discussed in the article.

Key words: international aircraft leasing, aircraft, 83 bis, the Convention on International Civil Aviation, Chicago Convention.

Сведения об авторе

Лысенко Алёна Анатольевна, окончила магистратуру Российского университета дружбы народов (2010), аспирантка кафедры международного права РУДН, автор 5 научных работ, область научных интересов – международное воздушное право, международный лизинг воздушных судов.