



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 41 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта

**ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ВЛАДЕНИЯ АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМИ И КОНТРОЛЯ
ЗА ИХ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ**

(Представлено Колумбией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе анализируются преимущества и ограничения, связанные с либерализацией владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью.

Действия: Ассамблее предлагается принять решение, приводимое в п. 3.1.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью С <i>"Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, упомянутая в настоящем документе, будет осуществляться при условии наличия ресурсов в бюджете по программам на 2014–2016 годы и/или за счет внебюджетных поступлений
<i>Справочный материал</i>	<i>Конвенция о международной гражданской авиации (Дос 7300/9)</i> <i>Действующие резолюции Ассамблеи. Резолюция А37-20 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта" (Дос 9958)</i> <i>Доклад Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) (Дос 1009)</i>

¹ Текст документа на испанском языке представлен Колумбией.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Действующие в государствах критерии, касающиеся владения и контроля, основанные на государственной принадлежности, нашли широкое признание в то время, когда большинством национальных перевозчиков владело назначающее государство или его граждане, учитывая при этом, что они играли основную роль, исходя из стратегической и экономической перспективы и перспективы развития. Тем не менее, наряду с расширяющимся масштабом тенденции либерализации, приватизации и глобализации в сочетании с региональной экономической интеграцией, возникают новые проблемы для двусторонних отношений между государствами и регулирования международного воздушного транспорта.

1.2 В этом контексте происходит смена понятий, относящихся к либерализации и приватизации в рамках двусторонних отношений между государствами, в части, касающейся осуществления прав на международные воздушные перевозки, что в свою очередь требует налаживания сотрудничества, соблюдения принципа взаимности и применения расширенных критериев владения авиaperвозчиками и контроля за их деятельностью – принципов, которые были подробно изложены в *Конвенции о международной гражданской авиации*, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года, и изменены Ассамблеей ИКАО (Doc 7300).

1.3 Чикагская конвенция устанавливает аксиологические рамки и ряд принципов по управлению системой, регламентирующей деятельность международной гражданской авиации "с тем, чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично".

1.4 Более того, в вышеупомянутой Конвенции указывается, что "желательно избегать трений и содействовать такому сотрудничеству между нациями и народами, от которого зависит мир во всем мире".

1.5 Аналогичным образом, в резолюции А37-20 Ассамблеи ИКАО "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта*" говорится, что принимая во внимание, что "жесткое применение требования о преимущественном владении и эффективном контроле в качестве критерия при решении вопроса об осуществлении авиакомпанией маршрутных прав и других прав на воздушные перевозки может лишить многие государства справедливых и равных возможностей выполнять международные воздушные перевозки и в полной мере пользоваться получаемыми при этом выгодами".

2. АНАЛИЗ

2.1 Сохранение традиционного критерия назначения авиакомпаний и выдачи им разрешений на основе государственной принадлежности идет вразрез с процессом либерализации. В качестве общепринятого правила признается, что каждое государство имеет право осуществлять процесс либерализации воздушного транспорта в соответствии со своими собственными критериями и в своем темпе, однако в связи с тем, что другие государства обладают правом отказа, традиционные соглашения создают для государства, которое принимает решение осуществлять процесс либерализации более быстрыми темпами, препятствие в части, касающейся назначения авиакомпаний для предоставления доступа на рынки.

2.2 Важно определить, есть ли необходимость поддерживать экономические связи между авиакомпанией и назначающим государством (включая "главный офис или место регистрации компании") в условиях, когда владение авиакомпаниями и контроль за их

деятельностью либерализованы на национальном или многостороннем уровне. Предлагается, чтобы такие экономические связи были полностью устранены, а единственная связь между назначающим государством и авиакомпанией поддерживалась бы только с целью контроля за выполнением положений, связанных с обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности.

2.3 Либерализация владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью может принести несомненные выгоды. Например, она может предоставить авиаперевозчикам более широкий доступ к рынкам капитала, что даст авиакомпаниям возможность расширить сеть своих авиалиний посредством слияния, приобретения других авиакомпаний или образования альянсов, а также обеспечить более высокую конкурентоспособность и расширить ассортимент услуг на рынке, что в свою очередь может быть выгодно пользователям. Либерализация также сопряжена с определенными рисками, такими как возможность использования "удобных флагов" при отсутствии эффективных нормативных мер по предупреждению этого явления, потенциальная возможность снижения степени соблюдения стандартов безопасности полетов и авиационной безопасности в связи с усилением акцента на получение коммерческих результатов и возможная утечка иностранного капитала, способная привести к дестабилизации производственной деятельности и использованию практики, которая противоречила бы принципу добросовестной конкуренции.

2.4 Кроме того, на Шестой Всемирной авиатранспортной конференции были общепризнаны выгоды от либерализации владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью, а также необходимость приведения нынешней системы регламентирования в соответствии с потребностями XXI столетия.

2.5 Было решено, что ИКАО следует играть ведущую роль в этом процессе либерализации и что следует уделить надлежащее внимание вопросам безопасности полетов и авиационной безопасности, а также интересам всех заинтересованных сторон, включая такие вопросы, как занятость и необходимость в постепенных и прогрессивных изменениях.

3. ДЕЙСТВИЯ

3.1 Ассамблее предлагается поручить Совету разработать типовое соглашение для государств по либерализации владения авиакомпаниями и контроля за их деятельностью для представления на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО.