



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF)

ШЕСТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 18–22 марта 2013 года

Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение основных вопросов и соответствующих рамок регулирования

Пункт 2.2 повестки дня. Владение авиаперевозчиками и контроль над ними

**ОПЫТ ЕГИПТА, НАКОПЛЕННЫЙ В ПРОЦЕССЕ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ
ВЛАДЕНИЯ АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМИ**

(Представлено Египтом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном документе представлена информация об опыте Египта, накопленном в работе с совместными авиатранспортными компаниями, и о влиянии региональных групп на либерализацию в области владения авиаперевозчиками и контроля над их деятельностью.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендациями, представленными в п. 3.

Справочный материал

Справочный материал ATConf/6 доступен по адресу www.icao.int/meetings/atconf6

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В двусторонних соглашениях о воздушных перевозках часто оговаривается условие, согласно которому назначенные одной из двух Договаривающихся сторон авиаперевозчики должны принадлежать назначающей стороне или ее гражданам и контролироваться ими. Со времени проведения в 1944 году Чикагской конференции в такие соглашения, как правило, включалась статья о том, что "каждая Договаривающаяся сторона вправе отказать в предоставлении прав, указанных в соответствующей статье Соглашения, или отозвать разрешение или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиаперевозчиком таких прав, в любом случае, когда Договаривающаяся сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над назначенным авиаперевозчиком другой Договаривающейся стороны принадлежит этой другой Договаривающейся стороне или гражданам этой другой Договаривающейся стороны".

¹ Документ на арабском языке представлен Египтом.

1.2 Целью такой статьи является обеспечение прочной связи между авиаперевозчиком и назначающим государством. Как правило, основой для такой связи может быть национальная принадлежность авиаперевозчиков, а также – владение и эффективное управление капиталом, поскольку стороны заинтересованы в содействии извлечению авиакомпаниями сбалансированной выгоды и в недопущении того, чтобы стороны, не являющиеся государствами-участниками, прямо или косвенно получали благодаря своим авиакомпаниям преимущества, не проистекающие из принципа взаимности. Стороны также заинтересованы в получении информации о том, кто руководит обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности и обеспечением защиты национальных интересов каждой стороны.

1.3 Основания для наличия данной статьи в соглашениях были очевидными, когда авиакомпании принадлежали государствам, в которых они были зарегистрированы.

1.4 Несмотря на важность условия преимущественного владения и действительного контроля Египет подписал в 1950 году соглашения о воздушном сообщении, в которых не выдвигалось требование о том, чтобы другая сторона назначала принадлежащие ей и действительно контролируемые ею авиакомпании. Египет поступил таким образом в связи с появлением международных и совместных авиатранспортных компаний, а также в соответствии с духом статьи 77 Конвенции о международной гражданской авиации и связанным с этой статьей решением Совета ИКАО. Не включив в соглашения требования о преимущественном владении и действительном контроле, Египет открыл возможность для назначения международных или совместных авиакомпаний, не являвшихся 100 % связанными с другой Договаривающейся стороной.

1.5 Египет заключил со Швецией, Данией и Норвегией двусторонние соглашения о воздушном сообщении, в которых в статье о назначении авиакомпании содержалось так называемое "положение САС". В соответствии с этим положением каждый из участников вправе выбрать Скандинавские авиалинии САС в качестве назначенной авиакомпании для реализации прав и привилегий, предусмотренных соглашением. Такое положение либо фигурирует в основной части соглашения, либо осуществляется путем обмена письмами, а затем становится неотъемлемой частью связывающего стороны соглашения.

1.6 В тот же период, в результате проводившихся отдельно переговоров, Египет также подписал ряд двусторонних соглашений о воздушном сообщении с государствами – членами африканского объединения авиаперевозчиков "Эр Африк", а именно – с Сенегалом, Республикой Конго, Камеруном и Центральноафриканской Республикой. Это объединение авиаперевозчиков было создано в 1961 году 12 государствами Центральной и Западной Африки.

1.7 Египет также подписал в 1964 году двусторонние соглашения о воздушном сообщении с Кенией, Угандой и Танзанией – государствами, создавшими совместно "Ист Эфрикан эруэйз" и входившими в Восточноафриканское сообщество. Египет дал согласие на назначение этого авиаперевозчика, не выдвинув при этом требования о преимущественном владении и действительном контроле со стороны какого-либо конкретного государства. Такие примеры из прошлого показывают, что государства, заинтересованные в заключении двусторонних соглашений о воздушном сообщении с другими государствами, которые входят в международные или совместные авиатранспортные компании, готовы не настаивать на соблюдении условия преимущественного владения и действительного контроля.

1.8 В 1999 году Египет заключил с Гонконгом соглашение о воздушном транспорте, исходящее из принципа основного места деятельности. С тех пор Египет подписал еще много двусторонних соглашений, большинство из которых основано на этом же критерии, позволяющем обеспечивать различные экономические выгоды для обеих сторон.

1.9 В свете изменений, которые претерпевает гражданская авиация в связи с развитием международной экономики, Египет стал действовать еще более гибко, выдавая разрешения авиакомпаниям, которые находятся в иностранном, мультинациональном или транснациональном владении. В частности, Египет продемонстрировал такой подход, подписав с европейскими государствами семь соглашений, основанных на применяющемся к государствам – членам Европейского союза принципе "перевозчика Сообщества".

1.10 На африканском континенте Египет подписал Ямусукрское решение о либерализации доступа к африканскому рынку авиаперевозок, в том числе статью 6 этого документа, относящуюся к назначению авиакомпаний. В соответствии с этим решением, каждое африканское государство – участник данного соглашения, может назначить для выполнения полетов любую соответствующую критериям африканскую авиакомпанию, принадлежащую другому африканскому государству – участнику соглашения. Кроме того, государства вправе назначать многонациональные африканские авиакомпании на основании их отношений с государствами-участниками. Статья 6 предусматривает девять условий для африканских авиакомпаний, претендующих на право быть назначенными, в том числе следующие:

- a) авиакомпании должны создаваться в соответствии с действующими в одном из африканских государств – участников Ямусукрского решения нормами;
- b) авиакомпании должны иметь свою штаб-квартиру и центр управления в основном месте своей деятельности, которое должно физически находиться в одном из назначенных государств;
- c) самолет авиакомпании может принадлежать или арендоваться ею в течение по крайней мере шести месяцев;
- d) авиакомпания должна соблюдать требования обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, соответствующие стандартам ИКАО;
- e) авиакомпании должны находиться под действительным контролем одного из государств-участников.

2. ВЫВОДЫ

2.1 Несмотря на то, что принцип либерализации пользуется сейчас широкой поддержкой, юридические препятствия, связанные с деятельностью авиакомпаний и действительным контролем, возникающие из соглашений о воздушном сообщении, мало изменились. Это свидетельствует о неготовности государств внедрять подход, предусматривающий слабое различие между иностранными перевозчиками по принципу их национальной принадлежности, хотя в целом государства стремятся к либерализации системы владения авиаперевозчиками. Египет полагает, что для достижения необходимой степени доверия со стороны большинства государств к политике либерализации в вопросах преимущественного владения и действительного контроля и исходя из опыта основных региональных групп, таких как Африка и Европа, было бы

целесообразно разработать в данной области многостороннее соглашение, предусматривающее конкретные сроки устранения положения о национальной принадлежности.

3. РЕКОМЕНДАЦИИ

3.1 Конференции предлагается:

- a) попросить ИКАО изучить возможность разработки проекта гибкого многостороннего соглашения, которое предусматривало бы сроки устранения положения о национальной принадлежности, учитывающие ту степень либерализации, которой уже добились на глобальном уровне некоторые региональные группы, такие как Африка, Европейский Союз и другие;
- b) попросить ИКАО продолжать содействовать разработке руководящих принципов политики в области владения авиаперевозчиками и контроля их деятельности;
- c) попросить региональные организации продолжать содействовать повышению уровня информированности государств о целесообразности устранения положения о национальной принадлежности.

— КОНЕЦ —