



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 32 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика

РАЗРАБОТКА МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ОБ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЯХ В АВИАКОМПАНИИ

(Представлено государством Катар)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе рассматриваются вопросы и возможный вариант разработки международного договора для либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними с учетом результатов деятельности Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP), будущей программы работы ИКАО и продолжения разработки многосторонней конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) поддержать предложения Катара, указанные в пп. 3.3 и 3.4 настоящего документа;
- b) просить Совет включить предложения Катара, указанные в пп. 3.3 и 3.4, в будущую программу работы ИКАО с целью их рассмотрения Группой ATRP.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, о которой говорится в настоящем документе, будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 гг. и/или за счет внебюджетных взносов, в том числе по линии Добровольного фонда воздушного транспорта (TRAF)
<i>Справочный материал</i>	Дос 10075 "Действующие резолюции Ассамблеи" (по состоянию на 6 октября 2016 года) Дос 10078 "Доклад Экономической комиссии 39-й сессии Ассамблеи" A40-WP/22-EC/7 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В соответствии с двусторонними соглашениями о воздушном сообщении государства традиционно сохраняют за собой право не дать, отменить или обременить условиями эксплуатационное разрешение иностранному авиаперевозчику, который "не находится в преимущественном владении и под фактическим контролем" назначающего государства или его граждан. Несмотря на некоторый обнадеживающий прогресс в практике государств, который проявляется в менее строгом применении правил и в признании авиакомпаний с иностранным владением, правовые ограничения на владение авиакомпаниями и контроль над ними в законах государств и двусторонних отношениях остались в значительной степени неизменными и поэтому этот критерий "положения о национальной принадлежности" по-прежнему включается во многие новые заключаемые соглашения о воздушном сообщении.

1.2 Такая практика использования положения о национальной принадлежности объясняется тем, что в этом случае обеспечивается установление удобной связи между перевозчиком и назначающим государством, посредством которой стороны соглашения могут: а) проводить политику "баланса выгод" соответствующих авиапредприятий; б) предотвращать косвенное получение односторонних выгод государством, не являющимся стороной соглашения, через посредство своего перевозчика ("бесплатный ездки") и с) определять страну, ответственную за контроль за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности. В некоторых случаях учитываются также и факторы обеспечения национальной обороны.

1.3 В резолюции А39-15 (раздел I добавления А) Ассамблея, в частности, просила Совет "продолжить разработку международного соглашения для либерализации условий владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью ... принимая во внимание цели долгосрочной концепции ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта".

2. ПРОГРЕСС И ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ

2.1 Группа АТРР рассмотрела проект конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании, в котором предусматривается право "отказа" в качестве инструмента, позволяющего авиакомпаниям сторон конвенции "находиться в преимущественном владении и под фактическим контролем" граждан любой другой стороны конвенции.

2.2 Хотя многие государства в целом поддержали проект конвенции как продвижение в правильном направлении в соответствии с долгосрочной концепцией ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта, данный проект по-прежнему вызывает беспокойство у некоторых государств в связи с проблемами "бесплатных ездки" в ситуациях, когда инвесторы одной стороны, имеющей ограничительное соглашение со второй стороной, могут обходить ограничения в отношении прав на перевозки между ними, посредством инвестиций в авиакомпанию третьей стороны, имеющей более либеральное соглашение со второй стороной, или когда экономические выгоды получает менее либеральная третья сторона.

3. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

3.1 Выгоды либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними и необходимость принятия существующего режима регулирования широко признаются.

3.2 Катар решительно поддерживает идею отказа от традиционных требований в отношении владения для осуществления иностранных инвестиций в авиакомпании. В этой связи мы хотели бы внести предложение о разработке многоуровневого режима, позволяющего договаривающимся сторонам свободно определять желаемую степень либерализации.

3.3 Учитывая обеспокоенность некоторых государств по поводу проблемы "бесплатных ездоков", Катар хотел бы также напомнить о практике использования "удобных флагов" в судоходной отрасли. В этой связи Катар хотел бы предложить следующие уровни либерализации традиционных требований в отношении "владения и контроля":

- "Соблюдение положений, касающихся безопасности полетов и авиационной безопасности", является обязательным требованием, которое применяется ко всем назначенным авиакомпаниям;
- "Нормативный контроль, осуществляемый назначающей стороной" является дополнительным уровнем защиты для предотвращения появления "удобных флагов";
- "Основное место деятельности" вводится в качестве третьего уровня требований в отношении владения и контроля, который является факультативным для договаривающихся сторон с учетом обеспокоенности по поводу "бесплатных ездоков";
- "Фактический контроль, осуществляемый назначающей стороной" – наиболее ограничительное требование, которое является факультативным для договаривающихся сторон и может применяться для предотвращения появления любых потенциальных "бесплатных ездоков";
- Этой конвенцией предусматривается отказ от требования в отношении "владения".

3.4 Мы прилагаем проект текста в виде **добавления**, которое следует включить в будущую программу работы ИКАО и рассмотреть в Группе экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP).

4. **ВЫВОД**

4.1 Государство Катар приветствует и поддерживает ведущую роль ИКАО в разработке проекта конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании, целью которой является отказ от традиционных требований о владении для осуществления иностранных инвестиций в авиакомпании.

ДОБАВЛЕНИЕ

МНОГОСТОРОННЯЯ КОНВЕНЦИЯ ОБ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЯХ В АВИАКОМПАНИИ

СТАТЬЯ 4

Пределы отказа от прав назначения

Настоящая Конвенция не препятствует Стороне задерживать, отказывать в выдаче, отменять, приостанавливать или обременять условиями эксплуатационные разрешения авиакомпаниям любой Стороны по иным причинам, нежели уровень иностранного владения и/или фактического контроля над такими авиакомпаниями, в частности, если авиакомпания или Сторона, назначающая авиакомпанию, не выполняет другие положения, применяемые к международным воздушным перевозкам между территориями каждой Стороны, включая, помимо прочего, положения, касающиеся безопасности полетов и авиационной безопасности.

Сторона в любое время может в заявлении, сданном на хранение депозитарию Конвенции, заявить, что она имеет право задерживать, отказывать в выдаче, отменять, приостанавливать или обременять условиями эксплуатационные разрешения авиакомпаниям любой Стороны в следующих случаях:

- a) назначенная авиакомпания не соблюдает законы и правила назначающей Стороны и/или
- b) назначенная авиакомпания не зарегистрирована в качестве юридического лица и ее основное место деятельности не находится на территории назначающей Стороны и/или
- c) назначенная авиакомпания не удовлетворяет требование данной Стороны о том, чтобы фактический контроль над назначенной авиакомпанией принадлежал назначающей Стороне и/или ее гражданам.

— КОНЕЦ —