

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 35 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика

ПРОЕКТ КОНВЕНЦИИ ОБ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЯХ В АВИАКОМПАНИИ

(Представлено Катаром)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Цель настоящего рабочего документа заключается в представлении краткого обзора работы, проделанной над проектом Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпаниях с тем, чтобы разрешить остающиеся вызывающие беспокойство вопросы для достижения соглашения по проекту конвенции. Государство Катар постоянно заявляет о своей позиции в отношении важности принятия Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпаниях, особенно ввиду того, что авиакомпании во всем мире продолжают испытывать финансовые трудности из-за коммерческих и эксплуатационных проблем, вызванных пандемией COVID-19.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) рассмотреть позицию и выводы Государства Катар, изложенные в пп. 2 и 3 настоящего рабочего документа, и учитывать их во всех будущих дискуссиях, направленных на окончательную доработку проекта Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпаниях в соответствии с *Долгосрочным концептуальным планом ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта*;

б) настоятельно призвать Группу экспертов по регулированию воздушного транспорта (АТРП) Авиатранспортного комитета (АТС) продолжать обсуждение, в том числе в рамках рабочей группы, для разрешения остающихся вызывающих беспокойство вопросов и достижения дальнейшего прогресса в выполнении этой задачи.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Мероприятия, указанные в прилагаемом проекте рабочего документа Ассамблеи, будут осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2023–2025 гг. и/или за счет привлечения внебюджетных средств
<i>Справочный материал</i>	Дос 10140, <i>Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2019 года)</i> Дос 10139, <i>40-я сессия Ассамблеи, Монреаль, 24 сентября – 4 октября 2019 года, Доклад Экономической комиссии</i> A41-WP/13-EC/3, <i>Доклад о ходе работы по экономическому регулированию международного воздушного транспорта</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В п. 6 раздела II добавления А постановляющей части резолюции А40-9 Ассамблеи содержится поручение Совету рассмотреть остающиеся вызывающие беспокойство вопросы для достижения прогресса в деле разработки Конвенции по иностранным инвестициям в авиакомпании в соответствии с *Долгосрочным концептуальным планом ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта*.

1.2 После того, как Совету было дано это поручение, АТРП АТС работала над изучением остающихся вызывающих беспокойство вопросов в ходе подготовки проекта конвенции, в том числе посредством переписки, работы в малых региональных группах и проведения виртуальных совещаний.

1.3 На этих совещаниях были выявлены и подробно обсуждались следующие остающиеся вопросы: практическая осуществимость/желательность принятия Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании; "безбилетники" и "недобросовестные субъекты"; социально-трудовые вопросы; добросовестная конкуренция и связанные с ней вопросы; регулятивный надзор.

2. ПОЗИЦИЯ ГОСУДАРСТВА КАТАР

2.1 В ходе совещаний и контактов с АТРП Государство Катар постоянно заявляет о своей позиции в отношении важности достижения прогресса и заключения Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании, особенно ввиду того, что авиакомпании во всем мире продолжают сталкиваться с коммерческими и эксплуатационными проблемами, вызванными пандемией COVID-19.

2.2 Государство Катар также постоянно подчеркивает, что одна из причин, по которым АТРП должна ускорить работу по подготовке Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании и принятие соответствующего решения, заключается в содействии восстановлению авиакомпаний после пандемии за счет иностранных инвестиций, что также поддержит реализацию *Долгосрочного концептуального плана ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта*.

2.3 Кроме того, Государство Катар поддерживает выводы дискуссий АТРП по вопросам: о "недобросовестных субъектах", подчеркивая существование национальных законов, правил и официальных органов для решения таких вопросов; о "безбилетниках", учитывая необходимость сведения к минимуму возможностей для "безбилетников" извлекать пользу из этой конвенции; а также о регулятивном надзоре, добросовестной конкуренции и социально-трудовых аспектах, особо отмечая, что все эти вопросы по-прежнему будут регулироваться существующими соглашениями о воздушном сообщении или эквивалентными договоренностями, заключенными сторонами конвенции.

2.4 Как указано в п. 2.2 документа А41-WP/13, представленного Советом ИКАО, АТРП согласилась с *"необходимостью проведения дальнейших углубленных обсуждений по вопросам, вызывающим беспокойство, и пришла к выводу о том, что она намерена сохранить вовлеченность и энтузиазм, уже проявленные в ходе продолжающихся рабочих обсуждений в рамках рабочей группы, с тем чтобы решить остающиеся вопросы, вызывающие беспокойство, в целях дальнейшего прогресса в выполнении поставленных задач"*.

2.5 Хотя Государство Катар полностью согласно с необходимостью дальнейших дискуссий об остающихся вопросах, вызывающих беспокойство, и уже направило просьбу принять его в состав рабочей группы для решения этих вопросов, Государство Катар считает чрезвычайно важным, чтобы в этой дискуссии АТРР уделила внимание дополнительным преимуществам, которые конвенция предоставит каждому государству и авиакомпаниям в сфере торговли, занятости, туризма и экономики в целом.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Государство Катар подтверждает свою готовность продвигаться к заключению Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании. Проблемы, с которыми продолжают сталкиваться авиакомпании из-за пандемии COVID-19, делают еще более обоснованной нашу обязанность и долг ускорить свою работу и принятие решений по этому вопросу, с тем чтобы обеспечить необходимую поддержку авиатранспортной отрасли за счет иностранных инвестиций в период ее восстановления после пандемии.

3.2 Государство Катар твердо заявило о том, что в дискуссии о конвенции, открывающей путь иностранным инвестициям в авиакомпании, принадлежность владельцев авиакомпании к тому или иному государству не должна быть главным аргументом в принятии решения о том, следует ли разрешить ей осуществлять свою деятельность. Важнейшими факторами должны быть свидетельства о том, что такая компания производит полеты из/в наши государства в рамках безопасной, надежной, финансово устойчивой и надлежащим образом регулируемой системы.

3.3 Государство Катар подтверждает свою позицию о том, что эта конвенция должна рассматриваться как дополнительное юридическое положение к существующим соглашениям о воздушном сообщении или эквивалентным договоренностям (ASA/MOB). Поэтому положения о добросовестной конкуренции, социально-трудовых вопросах, правах пассажиров и охране окружающей среды должны по-прежнему регулироваться существующими ASA/MOB, заключенными сторонами этой конвенции и, соответственно, никакие особые положения об этих вопросах не должны требоваться или включаться в эту конвенцию.

3.4 Кроме того, Государство Катар придерживается мнения о том, что права перевозок, о которых договорились государства, предоставлялись на основании тех преимуществ, которые воздушный транспорт включает в себе для каждой страны; соответственно, пока государственная принадлежность авиакомпании и фактический регулятивный контроль над ней продолжают относиться к назначившей ее стране, дух и преимущества таких соглашений о воздушном сообщении или эквивалентных договоренностей, заключенных между странами, будут иметь преимущественную силу.

3.5 Государство Катар полностью поддерживает план работы ИКАО, содержащийся в п. 3.2 документа A41-WP/13, представленного Советом ИКАО, ожидая окончательной доработки этой конвенции.