



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

**Пункт 36 повестки дня. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания.
Политика**

**ЗАПРОС ИНСТРУКТИВНЫХ УКАЗАНИЙ В ОТНОШЕНИИ СТАТЬИ 15 И
ДОСТУПА В ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО**

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Государства могут решать, предоставлять ли или брать ли на себя обязательства по предоставлению доступа в воздушное пространство и на каких условиях; однако в статье 15 *Конвенции о международной гражданской авиации*, совершенной в Чикаго 7 декабря 1944 года (далее называемой "Чикагской конвенцией"), это суверенное право ограничивается запретом на взимание сборов за доступ в воздушное пространство, а также устанавливается стандарт национального режима для соответствующих сборов с пользователей. Для обеспечения дальнейшего глобального роста и развития необходимо, чтобы Договаривающиеся государства соблюдали правила, установленные Конвенцией. Для понимания и применения статьи 15 государства-члены все более нуждаются в конкретных инструктивных указаниях и правовом анализе.

Действия: Ассамблее предлагается поручить Совету ИКАО и его рабочим органам провести анализ обязательств Договаривающихся государств в соответствии со статьей 15 Конвенции в связи с суверенным правом государств предоставлять друг другу первую и вторую свободы воздуха по их усмотрению. Такой анализ обеспечит основу для стимулирования соблюдения Договаривающимися государствами статьи 15.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями " <i>Аэронавигационный потенциал и эффективность</i> " и " <i>Экономическое развитие воздушного транспорта</i> "
<i>Финансовые последствия</i>	Значительные финансовые последствия отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Дос 7300, <i>Конвенция о международной гражданской авиации</i> , совершенная в Чикаго 7 декабря 1944 года Дос 9082, <i>Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Практика взимания сборов, помимо стандартных аэронавигационных сборов, основанных на расходах, или установления определенных предварительных условий для доступа в воздушное пространство уже давно является предметом обсуждения в международном авиационном сообществе. Государства имеют суверенное право решать, предоставлять ли доступ в воздушное пространство или брать ли на себя обязательства по предоставлению такого доступа; однако в статье 15 Конвенции о международной гражданской авиации, совершенной в Чикаго 7 декабря 1944 года (Чикагская конвенция), это право ограничивается запретом на взимание сборов за доступ в воздушное пространство, а также устанавливается стандарт национального режима для соответствующих сборов с пользователей. Для обеспечения дальнейшего глобального роста и развития необходимо, чтобы Договаривающиеся государства соблюдали правила, установленные Чикагской конвенцией. Для понимания и применения статьи 15 государства-члены все более нуждаются в конкретных инструктивных указаниях и правовом анализе.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Государства обладают суверенитетом над воздушным пространством над их территориями и могут решать, предоставлять ли возможности по доступу в воздушное пространство. Большинство государств в международном авиационном сообществе являются сторонами Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях или, в противном случае, берут на себя обязательства предоставлять право производить полеты над своей территорией воздушным судам другой стороны на основе двусторонних или многосторонних соглашений о воздушном транспорте. При том что государства могут решать, предоставлять ли доступ в воздушное пространство или брать ли на себя соответствующие обязательства и на каких условиях, статья 15 Чикагской конвенции запрещает взимать сборы за доступ в воздушное пространство и устанавливает стандарт национального режима для соответствующих сборов с пользователей.

2.2 В статье 15 предусматривается, что "Никакое Договаривающееся государство не взимает каких-либо пошлин, налогов или других сборов только лишь за право транзита через его территорию, или влета на его территорию, или вылета с его территории любого воздушного судна Договаривающегося государства или находящихся на нем лиц или имущества". В ней также предусматривается, что "любые сборы, которые могут взиматься или разрешены для взимания Договаривающимся государством за пользование такими аэропортами и аэронавигационными средствами воздушными судами любого другого Договаривающегося государства, не превышают – в отношении воздушных судов, не занятых в регулярных международных воздушных сообщениях, – сборов, которые взимались бы со своих национальных воздушных судов того же класса, занятых в аналогичных сообщениях".

2.3 Чикагская конвенция создала основанную на правилах систему для международной авиации, которая обеспечила рост авиационного сектора в течение нескольких последних десятилетий, что позволило ему стать важнейшей движущей силой глобального социально-экономического роста. Он также является катализатором экономического развития за счет обеспечения прямой и косвенной занятости, поддержки туризма и местного бизнеса и стимулирования зарубежных инвестиций и международной торговли. Для обеспечения дальнейшего глобального роста и развития крайне важно, чтобы Договаривающиеся государства соблюдали стандарты, установленные Чикагской конвенцией.

2.4 В преамбуле Чикагской конвенции говорится, что "...нижеподписавшиеся Правительства достигли согласия относительно определенных принципов и мер 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". В статье 44 Конвенции также говорится, что "целями и задачами Организации являются разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта, чтобы: ...f) обеспечить полное уважение прав Договаривающихся государств и справедливые для каждого Договаривающегося государства возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении"; и "g) избегать дискриминации в отношении Договаривающихся государств..."

2.5 Практика взимания сборов или требования компенсации за доступ в воздушное пространство, помимо стандартных аэронавигационных сборов, основанных на расходах, уже давно является предметом обсуждения и вызывает сомнения в отношении ее законности. В прошлом некоторые правительства привлекали внимание к вопросу "арендной" платы за доступ в воздушное пространство путем обращения в суд в связи с антиконкурентным эффектом различных режимов для перевозчиков в зависимости от государственной принадлежности и недостаточной транспарентностью.

2.6 Для понимания и применения статьи 15 государства-члены все более нуждаются в конкретных инструктивных указаниях и правовом анализе. В некоторых случаях Договаривающиеся государства предписывают авиакомпаниям заключать между собой определенные коммерческие соглашения в качестве предварительного условия для получения доступа в воздушное пространство или предпочтительных маршрутов пролета. Конфиденциальный характер таких договоренностей затрудняет для авиационных властей понимание потенциального влияния этих соглашений между авиакомпаниями на рынок, и при определенных обстоятельствах такая практика представляется несоответствующей цели статьи 15.

2.7 С целью избежать распространения неоправданных аэронавигационных сборов – практики, препятствующей международному воздушному сообщению, – Группа экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (ANSEP) ИКАО давно подчеркивает в своих обновлениях *Политики ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Дос 9082), что ведомства гражданской авиации не должны взимать сборы, если они не основаны на предоставленных услугах. К таким сборам относятся сборы, связанные исключительно с доступом в воздушное пространство, при отсутствии дополнительных услуг. Кроме того, ИКАО отмечает, что государствам следует проследить за тем, чтобы их поставщики аэронавигационного обслуживания вели надлежащий учет для обеспечения правильного расчета сборов за аэронавигационное обслуживание, взимаемых с международной гражданской авиации.

2.8 В резолюциях, принятых на 40-й сессии Ассамблеи, Ассамблея настоятельно призвала государства-члены обеспечить полное соблюдение статьи 15 Чикагской конвенции. По мнению Соединенных Штатов Америки, необходимо дальнейшее изучение положений статьи 15, касающихся сборов, взимаемых любым государством только лишь за право транзита, для обеспечения последовательного применения основных принципов суверенитета, справедливых и равных возможностей и недискриминации, отраженных в Чикагской конвенции.

3. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

3.1 Ассамблее предлагается:

3.2 Поручить ANSEP и Группе экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) в консультации с Юридическим комитетом провести анализ взаимосвязи между обязательствами государств в соответствии со статьей 15 Чикагской конвенции и предоставлением государствами доступа в воздушное пространство. В рамках анализа должен конкретно рассматриваться вопрос о том, согласуется ли установление государством различных условий предоставления другим государствам доступа в воздушное пространство со стандартом национального режима и принципом недискриминации, установленным в Чикагской конвенции.

— КОНЕЦ —