



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 27 повестки дня. Регулирование международных воздушных перевозок и итоги Пятой Всемирной авиатранспортной конференции

ВЛАДЕНИЕ И КОНТРОЛЬ В СВЕТЕ ПОСЛЕДНИХ СОБЫТИЙ

(Представлено Нидерландами от имени Европейского сообщества и его государств-членов²)

АННОТАЦИЯ

Настоящий документ отражает недавние изменения в политике Европейского сообщества в вопросах владения и контроля, а также назначения авиаперевозчиков. Юридические изменения привели к новому подходу сообщества к международным соглашениям о воздушных сообщениях, который имеет практические последствия для двусторонних переговоров с Сообществом и его государствами-членами. Эти изменения отражают необходимость в большей гибкости на международном уровне по связанным с этим вопросам владения и контроля, с одной стороны, и назначения авиаперевозчиков, с другой, учитывая процесс международной либерализации воздушных перевозок, как это было проанализировано и предложено на Пятой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/5).

Ассамблее предлагается принять к сведению эти изменения и поддержать их осуществление. Действия Ассамблеи приводятся в п. 6.

1. Английский, испанский и французский тексты представлены Европейским сообществом.

2. В Европейское сообщество входят следующие государства: Австрия, Бельгия, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Словацкая Республика, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В прошлом году на Пятой Всемирной Авиатранспортной конференции (ATConf/5) Европейское сообщество (ЕС) и его государства-члены призвали к большей гибкости на международном уровне по вопросам, связанным с владением и контролем, с одной стороны, и назначением авиаперевозчиков, с другой. ЕС и его государства-члены продолжают считать, что гибкость в этих вопросах имеет существенную важность для процесса международной либерализации, который ИКАО стремилась проанализировать и поощрять на данной Конференции.

1.2 В заключительных выводах ATConf/5 содержится призыв к государствам проявлять гибкость в отношении политики по вопросам владения и контроля:

"Государствам следует в той мере, в какой это практически возможно, осуществлять либерализацию доступа к рынку международного воздушного транспорта, доступа авиаперевозчиков к международному капиталу и представлять авиаперевозчикам свободу осуществления коммерческой деятельности.

Государствам следует с пониманием относиться к стремлению других государств перейти к практике расширенного трансграничного владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью при условии, что будут сохранены четкие границы компетенции и контроля в сфере регулирования безопасности полетов и авиационной безопасности".

1.3 ЕС и его государства-члены признают значительную важность этих выводов. Опыт во всем мире показывает, что либерализация в отношении коммерческих прав может дать значительные преимущества с точки зрения качества обслуживания и конкуренции. Однако смягчение правил в отношении владения авиакомпаниями и контроля за их деятельностью в рамках группы государств может увеличить эти преимущества в результате стимулирования инвестиций и разрешения авиакомпаниям создавать более эффективную структуру своей коммерческой деятельности.

1.4 В рамках ЕС гибкая политика в отношении владения и контроля существует уже в течение десятилетия. Граждане одного государства – члена ЕС могут инвестировать, создавать и контролировать авиакомпании в любом другом государстве – члене ЕС. Все авиакомпании в ЕС создаются и лицензируются в соответствии с теми же правилами и пользуются одинаковым статусом авиаперевозчиков Сообщества. Эти авиакомпании могут летать по любому маршруту в рамках Сообщества.

1.5 Благодаря этой политике ЕС добилось хороших результатов на внутреннем уровне с точки зрения стимулирования новых воздушных сообщений, появления на рынке новых новаторски настроенных авиакомпаний и повышения уровня конкуренции в интересах потребителей. Высокие стандарты сохраняются и совершенствуются на основе общих правил по ключевым вопросам, таким как лицензирование, безопасность полетов и авиационная безопасность.

2. ПОСЛЕДНИЕ СОБЫТИЯ НА РЫНКЕ

2.1 После проведенной в прошлом году Конференции процесс роста, интеграции и развития продолжался на европейском авиационном рынке и среди авиаперевозчиков, которые летают в рамках этого рынка.

2.2 В конце 2003 года было объявлено о первом слиянии между двумя главными авиаперевозчиками. "Эр Франс" и "КЛМ" объединяются для создания самой крупной авиационной группы Европы. Они будут летать на базе крупных узловых аэропортов в Амстердаме и Париже. В соответствии с законодательством ЕС, статус этого расширенного предприятия никоим образом не будет отличаться от статуса двух авиакомпаний до их объединения, хотя эта компания будет иметь структуру, учитывающую существующие ограничения в отношении владения и контроля в соответствии с двусторонними соглашениями Франции и Нидерландов, до тех пор, пока такие ограничения не будут сняты и соглашения не будут соответствовать законодательству Сообщества.

2.3 Помимо этой деятельности при участии традиционных главных авиаперевозчиков другие авиаперевозчики Сообщества продолжают развивать трансевропейскую коммерческую деятельность. В частности, самые крупные "дешевые" авиакомпании в настоящее время осуществляют многонациональные полеты практически по всей Европе, имея основную базу в одном из государств-членов и оперативные базы, разбросанные по всему ЕС.

2.4 Самое важное событие на рынке имело место в мае, когда ЕС было расширено и после вступления 10 новых государств количество его членов составило 25. Все новые государства-члены сразу же стали частью внутреннего авиационного рынка и их авиакомпании стали авиаперевозчиками Сообщества, пользуясь теми же правами и имея те же обязательства, что и их партнеры из 15 государств-членов, ранее входивших в Сообщество. Уже сейчас эти авиакомпании центральноевропейских государств – членов ЕС пользуются возможностями либерализованного авиационного рынка для начала авиаперевозок на основе баз, находящихся за пределами их национальных государств.

3. ПОЛОЖЕНИЕ ДЕЛ Я В ЮРИДИЧЕСКОЙ ОБЛАСТИ

3.1 После того как в ноябре 2002 года Европейский суд вынес решения по спорным вопросам "открытого неба", каждое государство-член обязано по законодательству ЕС предоставлять равный доступ к маршрутам в пункты назначения за пределами Сообщества любому авиаперевозчику Сообщества с местом деятельности коммерческим предприятием на его территории. Авиаперевозчики Сообщества должны находиться в преимущественном владении каких-либо инвесторов ЕС и контролироваться ими, при этом в рамках этого общего требования государство-член может не устанавливать дополнительных требований в отношении преимущественного владения его гражданами или осуществления ими контроля. Это должно отражаться в соглашениях о воздушных сообщениях между ЕС и его государствами-членами и их двусторонними партнерами.

3.2 В настоящее время ЕС и его государства-члены работают вместе со своими партнерами над исключением любых положений, приводящих к дискриминации между гражданами ЕС в этой области, из двусторонних соглашений государств – членов ЕС с другими

государствами – членами ИКАО путем заключения новых соглашений или изменения существующих.

3.3 Для обеспечения согласованности этих подходов ЕС и его государства-члены осуществляют координацию при ведении своих переговоров с другими странами.

3.4 Переговоры, которые провела Европейская комиссия с Соединенными Штатами Америки, в настоящее время проходят на уровне Сообщества в целях создания открытой зоны авиационной деятельности, в которой будет предусмотрена взаимная либерализация владения и контроля. Кроме того, Сообщество начало переговоры с другими третьими странами для надлежащего включения положения о назначении Сообществом в существующие двусторонние соглашения о воздушных сообщениях между государствами – членами ЕС и этими третьими странами.

3.5 На других переговорах государства-члены продолжают действовать в двустороннем порядке, но при координации с Европейской комиссией и другими государствами-членами и на основе общесогласованных целей, прежде всего в отношении владения и контроля.

3.6 В результате этого на каждом переговорах с государствами – членами ЕС будет подниматься вопрос о положении, касающемся национальной принадлежности. Будет высказываться просьба о том, чтобы позволить любому авиаперевозчику Сообщества с местом деятельности на территории данного государства пользоваться коммерческими правами, которые предоставляются по данному соглашению. В случаях, когда Европейская комиссия выступает от имени всего Сообщества, будет высказываться аналогичная просьба, с тем чтобы позволить всем авиаперевозчикам Сообщества иметь доступ к коммерческим правам любого государства-члена, на территории которого они имеют место своей деятельности.

3.7 Это не подразумевает расширение коммерческих прав; если существуют ограниченные коммерческие права, то само государство – член ЕС, являющееся стороной соглашения, должно распределять эти права на транспарентной и недискриминационной основе между конкурирующими авиаперевозчиками Сообщества. Все государства конкурирующих международных авиакомпаний будут ознакомлены с такими процедурами.

4. ДОСТИГНУТЫЙ ПРОГРЕСС

4.1 Государства – члены ЕС заключили новые соглашения или пересмотрели существующие двусторонние соглашения с более чем 30 другими государствами ИКАО, что позволяет назначать авиаперевозчиков Европейского сообщества для выполнения полетов по маршрутам с их территории или на их территорию.

4.2 Учитывая, что в состав ЕС входят 25 государств-членов и дополнительно 3 государства тесно связаны с Сообществом в рамках Европейской экономической зоны или на основе специальных соглашений, принцип назначения Сообществом в настоящее время признается около 60 государствами ИКАО или приблизительно одной третью Договаривающихся государств ИКАО.

4.3 Кроме того, проводятся переговоры Сообщества с Австралией, Новой Зеландией, Сингапуром и Соединенными Штатами Америки, которые показали, что вопрос назначения Сообществом, видимо, является в принципе приемлемым для этих государств.

4.4 Сообщество и его государства-члены приветствуют позитивную и гибкую позицию этих партнеров, и будут продолжать работать с другими партнерами над тем, чтобы их двусторонние отношения имели более надежную юридическую основу.

5. **ВЫВОД**

5.1 ЕС и его государства-члены приняли политику Сообщества в отношении владения и контроля, в основе которой лежит концепция, признанная ИКАО. В настоящее время они стремятся обеспечить признание этой политики в своих двусторонних отношениях с другими государствами – членами ИКАО и просят партнеров проявлять гибкость при определении своих позиций в соответствии с заключительными выводами ATConf/5. Соглашения, которые не признают владения Сообщества несовместимыми с соответствующими обязательствами государств – членов Европейского союза в рамках законодательства Сообщества, необходимо в срочном порядке изменить или заменить их.

6. **ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ**

6.1 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению данный документ и поддержать использование нового подхода в политике ЕС;
- b) призвать к обеспечению большей гибкости на международном уровне по вопросам, связанным с владением и контролем; и
- c) подтвердить свою общую приверженность продолжению процесса международной либерализации воздушных перевозок.