



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ВЛАДЕНИЯ АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМИ И КОНТРОЛЯ НАД НИМИ

(Представлено Сингапуром)

АННОТАЦИЯ

Сингапур признает изменение внешних условий и поддерживает рекомендации ИКАО и призыв ИАТА в отношении либерализации критериев назначения авиакомпаний. В настоящем документе речь идет, в частности, о необходимости применения договаривающимися сторонами открытого подхода и проведения консультаций, с тем чтобы понять и определить способы решения своих специфических проблем. Такой подход проложит сторонам путь к определению общей компромиссной основы для адаптации существующих правовых рамок к условиям либерализации без ущерба для собственных интересов.

Действия Ассамблеи указаны в п. 4.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Национальные авиакомпании, как правило, тесно связаны со своими правительствами в силу целого ряда причин, включая регулирование деятельности в области безопасности полетов и авиационной безопасности, недопущение появления удобных флагов (или "свободной езды третьих сторон"¹) и антиконкурентного поведения, обеспечение национальной обороны, а также сохранение валютных поступлений и рабочих мест в стране. Эти факторы часто приводятся в качестве причин сохранения в большинстве двусторонних соглашений о воздушном сообщении (СВС) требования о том, что авиапредприятие должно находиться в преимущественном владении и под эффективным контролем граждан назначающей стороны.

¹ То есть, иностранная авиакомпания страны А образует авиакомпанию (авиакомпания) в стране В или использует коммерческие права страны В в отношениях с третьей страной, при этом страна А ничего не предоставляет взамен.

1.2 В течение приблизительно двух последних десятилетий наблюдается тенденция к приватизации авиапредприятий, что частично связано с общими тенденциями глобализации и либерализации. Процесс регионального экономического объединения в некоторой степени также стирает границы владения авиакомпаниями и контроля над ними. На коммерческом фронте авиакомпании все активнее стремятся к поиску новых партнеров и созданию альянсов (нередко приобретая друг у друга долю в капитале) с целью распределения рисков и объединения практического опыта и ресурсов. Иностранные капиталовложения также играют важную роль в удовлетворении огромных потребностей отрасли в капитале.

1.3 Сингапур признает изменение внешних условий и поддерживает рекомендации ИКАО и призыв ИАТА, сформулированные в их рабочих документах (A35-WP/9, A35-WP/64), в отношении расширения либерализации владения авиакомпаниями и контроля над ними. Фактически, принимая во внимание временный спад, вызванный событиями 11 сентября 2001 года и вспышкой ТОРС, мы считаем исключительно важным, чтобы авиакомпании обладали коммерческой гибкостью для надежного планирования своей деятельности и принятия оперативных мер. В этой связи государствам следует своевременно рассмотреть вопрос об устранении нормативных препятствий в рамках своих СВС, включая требование о том, что авиакомпании должны находиться в преимущественном владении назначающей страны, ее граждан или как страны, так и ее граждан.

2. ПОИСК ОБЩЕЙ ОСНОВЫ В СФЕРЕ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ

2.1 ИКАО рекомендовала проекты типовых положений для использования Договаривающимися государствами по их усмотрению. Ввиду разного характера проблем и уникальных условий каждой стороны, важно, чтобы государства применяли открытый подход и проводили консультации для обмена информацией о своих проблемах с целью определения подходящих темпов и формы либерализации владения авиакомпаниями и контроля над ними.

2.2 В соответствии с рекомендацией ИКАО, принятой на Пятой Всемирной авиатранспортной конференции, Сингапур внес предложения от отходе от соблюдения критерия "преимущественного владения", заменив положения о назначении авиапредприятий в ряде своих СВС положениями, основанными на принципах "основного места деятельности" и "фактического контроля". К настоящему времени Сингапур осуществил либерализацию положений о назначении авиакомпаний более чем в 20% своих СВС.

2.3 Например, в соответствии с соглашением о воздушном сообщении между Сингапуром и Объединенными Арабскими Эмиратами (ОАЭ) измененные критерии назначения позволяют авиакомпании "Галф эр" осуществлять полеты в рамках СВС при условии ее регистрации в качестве юридического лица, нахождения основного места деятельности в Омане, ОАЭ, Катаре или Бахрейне и осуществления фактического контроля правительствами указанных стран и/или их гражданами². В соответствии с Многосторонним соглашением о либерализации международных воздушных перевозок (MALIAT)³ критерий "преимущественного владения" был снят, хотя и с некоторыми оговорками.

² Поскольку авиакомпаниями "Галф эр" совместно владеют 4 государства Персидского залива. Такие договоренности предусмотрены меморандумом о взаимопонимании.

³ Сторонами MALIAT в настоящее время являются Сингапур, Бруней, Новая Зеландия, Перу, Самоа, США и Чили.

2.4 Достижь вышеупомянутого было бы невозможно, если бы: а) "более либеральная" сторона приняла принцип "все или ничего" или если бы б) "менее либеральная" сторона с самого начала отклонила предложение о либерализации. Аналогичным образом, при рассмотрении новых предложений относительно положений о назначении авиакомпаний Договаривающимся государствам следует стремиться к открытому обмену мнениями и информацией о своих проблемах, если таковые имеются, с целью достижения, по крайней мере, какого-то взаимоприемлемого прогресса.

3. ВЫВОД

3.1 Итак, Сингапур поддерживает действия ИКАО, государств – членов и авиационной отрасли по либерализации критериев назначения авиапредприятий в рамках СВС для предоставления авиакомпаниям максимальной коммерческой гибкости, рассматривая это как составную часть общей цели либерализации воздушных сообщений. Мы считаем, что при применении действующих правовых рамок договаривающиеся стороны должны сознательно стремиться к принятию открытого подхода и проведению консультаций с целью либерализации владения авиакомпаниями и контролю над ними, учитывая при этом свои специфические проблемы. Любая мера, направленная на либерализацию владения авиакомпаниями и контроля над ними, должна приветствоваться как первый шаг к устранению ограничений в рамках СВС.

4. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

4.1 Ассамблее предлагается принять во внимание эту точку зрения при рассмотрении данного пункта.

— КОНЕЦ —