

**ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
"ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ"**

Монреаль, 24–29 марта 2003 года

**Пункт 3 повестки дня. Рассмотрение типового соглашения о воздушном сообщении
Пункт 3.1 повестки дня. Всеобъемлющее типовое соглашение о воздушном сообщении**

**ТИПОВЫЕ СОГЛАШЕНИЯ О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ ДЛЯ
ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ НА ДВУСТОРОННЕМ,
РЕГИОНАЛЬНОМ ИЛИ ПЛЮРИЛАТЕРАЛЬНОМ УРОВНЯХ**

(Представлено Секретариатом)

В настоящем добавлении к документу WP/17 представляется в виде дополнения В типовое соглашение о воздушном сообщении (ТСВС), предназначенное для использования на региональном или плюрилатеральном уровне.

ДОПОЛНЕНИЕ В

РЕГИОНАЛЬНОЕ ИЛИ ПЛЮРИЛАТЕРАЛЬНОЕ ТИПОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ

Как отмечается в документе ATConf/5-WP/17, несмотря на то, что большинство положений двустороннего типового соглашения о воздушном сообщении (ТСВС), содержащегося в дополнении А, могут быть адаптированы для использования в региональных или плюрилатеральных соглашениях путем незначительного изменения содержания и пояснительных примечаний (или использованы без изменений), имеется ряд важных вопросов, характерных для региональных или плюрилатеральных соглашений, которые либо требуют внесения существенных изменений в положения двустороннего соглашения, либо не имеют эквивалента в двустороннем соглашении.

В **колонке 1** (часть I) нижеуказанной таблицы перечислены статьи и приложения, приводимые в двустороннем ТСВС, содержащемся в дополнении А, а в колонках 2–4 указывается, требуются ли изменения и какие изменения необходимы для регионального или плюрилатерального соглашения.

В **колонке 2** указаны статьи и одно приложение двустороннего ТСВС, содержащие положения, в которых употребляются термины "каждое назначенное авиапредприятие", "назначенное авиапредприятие каждой Стороны" или аналогичные формулировки. Такие положения можно использовать в региональном или плюрилатеральном соглашении без каких-либо изменений текста, поэтому в дополнение В они не включены и могут быть взяты из дополнения А.

Колонка 3 включает ряд статей и одно приложение двустороннего ТСВС, которые могут быть скорректированы путем употребления соответствующей формулировки, с тем чтобы позволить использовать их в региональном или плюрилатеральном соглашении. Например, такие формулировки, как "другая Сторона", "одна Сторона", "любая другая Сторона", могут быть заменены формулировками "каждая Сторона", "любая Сторона" и "каждая другая Сторона". Кроме того, такие выражения, как "ни одна из Сторон" и "любая из Сторон", могут быть заменены соответственно выражениями "ни одна Сторона" и "любая Сторона". Следовательно, эти статьи и приложение, также содержащиеся в дополнении А и не приводимые в дополнении В, могут быть легко изменены.

Колонка 4 отражает статьи и приложение, которые являются новыми или были переработаны для применения в региональном или плюрилатеральном соглашении. Колонка 4 включает статьи регионального или плюрилатерального ТСВС, которые не имеют эквивалентных статей в дополнении А и которые перечислены в части II колонки 1. Все эти положения охватываются в дополнении В, включая различные варианты, подходы (традиционный*, промежуточный и основанный на полной либерализации) и пояснительные примечания. Следовательно, дополнение В включает в себя только те положения, которые существенно отличаются или являются новыми в контексте регионального или плюрилатерального соглашения, поскольку другие положения, отмеченные в колонке 2 или 3, могут быть заимствованы из двустороннего ТСВС. Формат дополнения В совпадает с форматом двустороннего ТСВС в дополнении А.

* Примечание.

"Традиционный подход" в контексте региональных или плюрилатеральных соглашений является отражением не практики или обычаев государств во времени, а метода более жесткого контроля по сравнению с полной либерализацией.

Колонка 1	Колонка 2 (изменения не тре- буются)	Колонка 3 (только изменения в указании сторон)	Колонка 4 (требуется переработка или до- бавление)
Часть I. Статьи, содержащиеся в дополнении А**			
Преамбула	x		
Статья 1. Определения	x		
Статья 2. Предоставление прав			x
Статья 3. Назначение и выдача разрешения			x
Статья 4. Отказ в выдаче, отмена и ограничение разрешений			x
Статья 5. Применение законов		x	
Статья 6. Прямой транзит	x		
Статья 7. Признание свидетельств		x	
Статья 8. Безопасность полетов		x	
Статья 9. Авиационная безопасность		x	
Статья 10. Защита проездных документов	x		
Статья 11. Пассажиры без права на въезд, пассажиры без документов и депортируемые лица	x		
Статья 12. Сборы с пользователей		x	
Статья 13. Таможенные пошлины		x	
Статья 14. Налогообложение		x	
Статья 15. Добросовестная конкуренция		x	
Статья 16. Провозная емкость			x
Статья 17. Ценообразование (тарифы)			x
Статья 18. Гарантии		x	
Статья 19. Законы о конкуренции		x	
Статья 20. Перевод валют и перечисление выручки		x	
Статья 21. Продажа и маркетинг авиатранспортных услуг		x	
Статья 22. Иностраный персонал и доступ к местным услугам		x	
Статья 23. Смена емкости		x	
Статья 24. Наземное обслуживание		x	
Статья 25. Совместное использование кодов/кооперативные соглашения		x	
Статья 26. Аренда		x	
Статья 27. Смешанные перевозки		x	
Статья 28. Автоматизированные системы бронирования (АСБ)		x	
Статья 29. Запрет на курение	x		
Статья 30. Охрана окружающей среды	x		
Статья 31. Статистика		x	
Статья 33. Консультации		x	
Статья 34. Разрешение споров			x

** Статья 32 (Утверждение расписаний), статья 36 (Многосторонние соглашения), статья 37 (Прекращение действия Соглашения) и приложение 1 (Таблица маршрутов) к дополнению В не применимы.

Колонка 1	Колонка 2 (изменения не тре- буются)	Колонка 3 (только изменения в указании сторон)	Колонка 4 (требуется переработка или до- бавление)
Статья 35. Поправки			x
Статья 38. Регистрация в ИКАО	x		
Статья 39. Вступление в силу			x
Приложение II. Нерегулярные/чартерные перевозки		x	
Приложение III. Грузовые перевозки	x		
Приложение IV. Меры переходного характера			x
Часть II. Статьи, не содержащиеся в дополнении А Исключения			x
Существующие соглашения			x
Пересмотр			x
Выход из Соглашения			x
Депозитарий			x
Подписание и ратификация			x
Присоединение			x

Во всем тексте настоящего документа:

1) звездочкой () отмечены положения статей, являющиеся общими для всех подходов (традиционный, промежуточный и основанный на полной либерализации). Звездочка не ставится, если к трем подходам применима вся статья. Однако в некоторых статьях, например в статье "Назначение и выдача разрешения", для удобства читателя и большей ясности статьи данные положения полностью приводятся при изложении каждого подхода;*

2) в каждой статье, предусматривающей более чем один подход, т. е. традиционный, промежуточный и основанный на полной либерализации, для удобства читателя подходы излагаются в одном и том же логическом порядке;

3) аналогичным образом при наличии вариантов в рамках одного подхода (например, при двух вариантах в рамках промежуточного подхода) эти варианты также приводятся отдельно, но не обязательно в порядке очередности.

Оглавление*Страница*

Статья __.	Предоставление прав.....	B-6
Статья __.	Назначение и выдача разрешения.....	B-11
Статья __.	Отказ в выдаче, отмена и ограничение разрешений.....	B-17
Статья __.	Провозная емкость.....	B-21
Статья __.	Тарифы (ценообразование).....	B-24
Статья __.	Разрешение споров.....	B-25
Статья __.	Поправки.....	B-33
Статья __.	Исключения.....	B-36
Статья __.	Существующие соглашения.....	B-38
Статья __.	Пересмотр.....	B-40
Статья __.	Выход из Соглашения.....	B-41
Статья __.	Депозитарий.....	B-42
Статья __.	Подписание и ратификация.....	B-43
Статья __.	Присоединение.....	B-44
Статья __.	Вступление в силу.....	B-45
Приложение __.	Меры переходного характера.....	B-46

<p style="text-align: center;">Статья __ Предоставление прав</p>	
<p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">Традиционный подход</p> <p>1.* Каждая Сторона предоставляет другим Сторонам следующие права для осуществления международных воздушных перевозок авиа-предприятиями других Сторон:</p> <p>a)* право осуществлять полеты через свою территорию без посадки;</p> <p>b)* право делать остановки на своей территории с некоммерческими целями;</p> <p>c) право осуществлять международные воздушные перевозки на территорию и с территории любой другой Стороны, при условии, что такие перевозки начинаются или заканчиваются на территории Стороны, назначающей авиапредприятие. [Для выполнения международной воздушной перевозки на территорию или с территории государства, не являющегося Стороной в Соглашении, требуется разрешение соответствующих Сторон.]</p> <p style="text-align: center;">[Пункт 2, вариант 1 из 2]</p> <p>2. Ничто в настоящем Соглашении не считается предоставлением авиапредприятию или авиапредприятиям одной Стороны права принимать на борт на территории другой Стороны пассажиров, багаж, груз или почту, которые перевозятся за вознаграждение и следуют в другой пункт на территории этой другой Стороны.</p>	<p><i>Основной вопрос для государств, ведущих переговоры по поводу заключения регионального или плюрилатерального соглашения, состоит в том, чтобы определить, какие положения, если таковые требуются, следует включить в региональное или плюрилатеральное соглашение, касающиеся прав на осуществление воздушных сообщений между сторонами в соглашении и государствами, не являющимися сторонами в соглашении.</i></p> <p><i>Хотя эти две первые "свободы воздуха" включены в многосторонние соглашения (Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (ICATA) применительно к регулярным сообщениям; статья 5 Конвенции применительно к нерегулярным сообщениям), они обычно включаются также и в региональные или плюрилатеральные соглашения, поскольку некоторые государства могут либо не являться, либо прекратить быть участниками ICATA.</i></p> <p><i>При традиционном подходе соглашение не касается воздушных сообщений между стороной и государством, не являющимся стороной в соглашении, и такие права определяются соответствующими соглашениями между стороной и государствами, не являющимися сторонами в соглашении. В этом смысле такие соглашения можно охарактеризовать как самостоятельные. Альтернативой применению самостоятельных соглашений такого типа являются определение сторонами первых пяти "свобод воздуха" и обмен ими.</i></p> <p><i>Аналогично практике, зафиксированной в двусторонних соглашениях, стороны могут однозначно исключить права на каботаж (вариант 1) либо ясно указать в соглашении, что от сторон не требуется предоставления таких прав, позволив принимать такое решение сторонам в соглашении (вариант 2).</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Предоставление прав (продолж.)</p>	
<p style="text-align: center;">[Пункт 2, вариант 2 из 2]</p> <p>2. Ни от какой Стороны не требуется предоставления прав на каботаж авиапредприятию другой Стороны.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>Промежуточный подход</p> </div> <p>1.* Каждая Сторона предоставляет другим Сторонам следующие права для осуществления международных воздушных перевозок авиапредприятиями других Сторон:</p> <p>a)* право осуществлять полеты через свою территорию без посадки;</p> <p>b)* право делать остановки на своей территории с некоммерческими целями;</p> <p>c) право осуществлять международные воздушные перевозки на территорию и с территории любой другой Стороны и между государствами, не являющимися сторонами в Соглашении, и теми другими Сторонами, с которыми назначающее государство договорилось о предоставлении прав "пятой свободы", при условии, что такие перевозки начинаются или заканчиваются на территории Стороны, назначающей авиапредприятие; и</p> <p>d) право осуществлять [регулярные и] нерегулярные грузовые воздушные перевозки между любой другой Стороной и государством, не являющимся Стороной в Соглашении.</p>	<p><i>Хотя эти две первые "свободы воздуха" включены в многосторонние соглашения (Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (IATA) применительно к регулярным сообщениям; статья 5 Конвенции применительно к нерегулярным сообщениям), они обычно включаются также в региональные или плюрилатеральные соглашения, поскольку некоторые государства могут либо не являться, либо прекратить быть участниками IATA.</i></p> <p><i>Этот промежуточный подход предусматривает договоренность между сторонами в соглашении о предоставлении прав на выполнение перевозок на территорию государств, не являющихся сторонами в соглашении (права "пятой свободы"), на основе определенных критериев. Естественно, что осуществление этих прав будет зависеть от получения соответствующих прав от государства, не являющегося стороной в соглашении.</i></p> <p><i>Этот подход включает "седьмую свободу" для осуществления регулярных (в качестве факультативного варианта) и нерегулярных чистогрузовых перевозок.</i></p>
<p style="text-align: center;">[Пункт 2, вариант 1 из 2]</p> <p>2. До [указать дату, согласованную Сторонами] Сторона предоставляет коммерческие права на каботаж назначенному авиапредприятию(ям) каждой другой Стороны при условии, что такие коммерческие права осуществляются при</p>	<p><i>Промежуточный подход к каботажу обычно предшествует переходу к неограниченному каботажу по наступлении оговоренной даты.</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Предоставление прав (продолж.)</p>	
<p>перевозке, составляющей и запланированной как продолжение перевозки с территории Стороны, назначающей авиапредприятие, или при перевозке, являющейся и запланированной как перевозка на территорию Стороны, назначающей авиапредприятие.</p> <p style="text-align: center;">[Пункт 2, вариант 2 из 2]</p> <p>2. Любая Сторона предоставляет права на каботаж назначенному авиапредприятию(ям) каждой другой Стороны при условии, что каботажный участок эксплуатируется между двумя международными участками полета.</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">Полная либерализация</div> <p>1.* Каждая Сторона предоставляет другим Сторонам следующие права для осуществления международных воздушных перевозок авиапредприятиями других Сторон:</p> <p>a)* право осуществлять полеты через свою территорию без посадки;</p> <p>b)* право делать остановки на своей территории с некоммерческими целями;</p> <p>c) право выполнять в соответствии с условиями их назначения регулярные и чартерные международные воздушные перевозки между пунктами на следующих маршрутах:</p> <p style="padding-left: 20px;">i) из пунктов за пределами территории Стороны, назначающей авиапредприятие, через территорию этой Стороны и промежуточные пункты в любой пункт или пункты на территории Стороны, предоставляющей это право, и в дальнейшие пункты;</p>	<p><i>Прямое связывание внутреннего и международного участков полета позволяет охарактеризовать этот вид перевозки как последовательный каботаж ("восьмая свобода").</i></p> <p><i>Этот вариант ограничивает каботаж ситуациями, когда авиаперевозчик выполняет международную перевозку в два пункта в другом государстве, которые являются для него общими конечными пунктами (когда два пункта в другом государстве обслуживаются одним и тем же рейсом).</i></p> <p><i>Хотя эти две первые "свободы воздуха" включены в многосторонние соглашения (Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (IATA) применительно к регулярным сообщениям; статья 5 Конвенции применительно к нерегулярным сообщениям), они обычно включаются также в региональные или плурилатеральные соглашения, поскольку некоторые государства могут либо не являться, либо прекратить быть участниками IATA.</i></p> <p><i>Формула полной либерализации предоставляет каждой стороне не только полные коммерческие права на выполнение перевозок на территорию/с территории каждой другой стороны в соглашении, но и права "пятой свободы" на выполнение перевозок на территорию/с территории каждой другой стороны и государств, не являющихся сторонами в соглашении, а также права "седьмой свободы" для чистогрузовых перевозок. Однако, как и в промежуточной формулировке, осуществление прав "пятой свободы" между любой другой стороной и государством, не являющимся стороной в соглашении, будет зависеть от наличия</i></p>

Статья __ Предоставление прав (продолж.)	
<p>Полная либерализация (продолж.)</p> <p>ii) применительно к пассажирским и чистогрузовым перевозкам, между территорией Стороны, предоставляющей такое право, и любым пунктом или пунктами; и</p> <p>d) права, указанные в иных отношениях в Соглашении.</p> <p>2. Каждое назначенное авиапредприятие может по своему усмотрению на любом или всех рейсах:</p> <p>a) осуществлять полеты в любом одном или обоих направлениях;</p> <p>b) комбинировать различные номера рейсов в рамках одного полета воздушного судна;</p> <p>c) выполнять перевозки в пункты за пределами, в промежуточные и дальнейшие пункты и пункты на территориях Сторон на маршрутах в любом сочетании и в любом порядке;</p> <p>d) отменять остановки в любом пункте или пунктах;</p> <p>e) передавать загрузку с одного своего воздушного судна на другое свое воздушное судно в любом пункте на маршрутах;</p>	<p><i>прав в отношениях между государством, не являющимся стороной в соглашении, и стороной, осуществляющей права "пятой свободы" в рамках регионального или плюрилатерального соглашения. (Например, чем больше двусторонних соглашений об "открытом небе" сторона будет иметь с государствами, не являющимися сторонами в соглашении, тем больше она будет иметь потенциальных маршрутов "пятой свободы" на территорию/с территории других сторон в соглашении). Некоторые соглашения могут также предоставлять права в отношении конкретного типа перевозок, включая, например, права на выполнение нерегулярных грузовых рейсов в государства, не являющиеся сторонами в соглашении.</i></p> <p><i>Большинство данных положений об эксплуатационной гибкости сходны с положениями либерального двустороннего соглашения, которые обычно содержатся в таблице маршрутов.</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Предоставление прав (продолж.)</p>	
<p style="text-align: center;">Полная либерализация (продолж.)</p> <p>f) выполнять перевозки в пункты за пределами своей территории с заменой или без замены воздушного судна или номера рейса и предлагать и рекламировать широкой публике такое сообщение как прямое;</p> <p>g) делать стоповер в любых пунктах как в пределах, так и за пределами территории любой Стороны;</p> <p>h) перевозить транзитную загрузку через территорию любой другой Стороны; и</p> <p>i) объединять загрузку на одном и том же воздушном судне независимо от того, где берет начало эта загрузка;</p> <p>без ограничений по направлению или географических ограничений и без потери какого-либо права на выполнение перевозок, разрешаемых в других отношениях по настоящему Соглашению.</p> <p>3. На любом международном участке или участках согласованных маршрутов назначенное авиапредприятие может выполнять международные воздушные перевозки без каких-либо ограничений в отношении изменения в любом пункте на маршруте типа или количества используемых воздушных судов при условии, что [за исключением чистогрузовых перевозок] перевозка после такого пункта является продолжением перевозки с территории Стороны, назначившей авиапредприятие, и, применительно к прибывающей загрузке, перевозка на территорию Стороны, назначившей авиапредприятие, является продолжением перевозки из пункта, находящегося за таким пунктом.</p> <p>4. Любая Сторона предоставляет право на каботаж назначенному авиапредприятию(ям) каждой другой Стороны без ограничений.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Данное положение не требуется, если соглашение включает статью о смене емкости.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Это положение обеспечивает большую эксплуатационную гибкость при использовании авиационной техники. Положения такого типа позволяют, например, создать в пункте замены узловой пункт, при условии, конечно, достижения договоренности с другими соответствующими партнерами. Единственное ограничение состоит в том, что полеты должны осуществляться линейным способом, т. е. рейс на втором участке должен быть продлением или продолжением предшествующего стыковочного убывающего или прибывающего рейса. Формулировка в квадратных скобках устраняет данное ограничение в отношении чистогрузовых перевозок</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Полная либерализация не требует никакой увязки между каботажным участком и международным участком; она позволяет назначенному авиапредприятию одной стороны</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Назначение и выдача разрешения</p>	
<div style="border: 1px solid black; width: fit-content; margin: 0 auto; padding: 5px; text-align: center;"> <p>Традиционный подход</p> </div> <p>1. Каждая Сторона имеет право назначить в письменной форме другой Стороне авиапредприятие [или отвечающее требованиям авиапредприятие из другого государства – Стороны в Соглашении] для эксплуатации договорных линий в соответствии с настоящим Соглашением, а также аннулировать или изменить такое назначение. О таком назначении уведомляются в письменной форме по дипломатическим каналам другие Стороны [и депозитарий].</p> <p>2.* По получении уведомления о таком назначении и заявки от назначенного авиапредприятия по установленной форме и в порядке, предписанном для выдачи разрешения на эксплуатацию [и технического разрешения], каждая Сторона с минимальной процедурной задержкой дает соответствующее эксплуатационное разрешение при условии, что:</p> <p>а) авиапредприятие находится в преимущественном владении и под фактическим контролем одной или более Сторон в настоящем Соглашении, их граждан или указанных Сторон и граждан;</p>	<p><i>осуществлять перевозки по системе узлового и вспомогательных аэропортов (с внутренними участками, соединяющими узловой аэропорт со вспомогательными) на территории любой другой стороны ("автономный" каботаж или "девятая свобода").</i></p> <p><i>Формулировку положения о назначении и выдаче разрешения можно упростить, указав названные в п. 2 основания для получения государством разрешения на полеты в статье об отмене разрешения, поскольку основанием для отказа в выдаче разрешения является невыполнение тех же самых условий.</i></p> <p><i>Традиционный подход предполагает назначение одного авиапредприятия, т. е. единичное назначение. В качестве варианта государство – сторона в соглашении может назначить отвечающее требованиям авиапредприятие из другого государства – стороны в соглашении для осуществления воздушных сообщений от его имени. В таком случае эти стороны до выдачи разрешения должны согласовать некоторые критерии, определяющие соответствие требованиям, в частности право учреждения, лицензирование и стандарты по безопасности полетов и авиационной безопасности.</i></p> <p><i>Традиционными критериями владения и контроля в региональных или плюрилатеральных соглашениях и договоренностях являются общее владение и контроль над соответствующим авиаперевозчиком, осуществляемые сторонами в соглашении и/или их гражданами. Как попытка</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Назначение и выдача разрешения (продолж.)</p>	
<p style="text-align: center;">Традиционный подход (продолж.)</p> <p>b)* Сторона, назначающая авиапредприятие, выполняет положения Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность); и</p> <p>c)* назначенное авиапредприятие отвечает другим условиям, установленным согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, рассматривающей заявку или заявки.</p> <p>3.* По получении эксплуатационного разрешения, упомянутого в пункте 2, назначенное авиапредприятие может в любое время приступить к эксплуатации договорных линий, для которой оно таким образом назначено, при условии соблюдения данным авиапредприятием применимых положений настоящего Соглашения.</p> <p>[4.* Стороны, дающие эксплуатационные разрешения в соответствии с пунктом 2 настоящей Статьи, уведомляют об этом депозитария].</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;">Промежуточный подход</div> <p>1. Каждая Сторона имеет право назначить одно или более авиапредприятий для эксплуатации договорных линий в соответствии с настоящим</p>	<p><i>расширить требование о владении и контроле и способствовать созданию многонациональных авиапредприятий этот подход сталкивается с проблемой признания данного критерия государствами, не являющимися сторонами в соглашении. В отсутствие широкого признания такими государствами критерия общего владения и контроля рынка авиапредприятий, находящихся в региональной собственности, могут оказаться ограниченными территориями других участников регионального или плюрилатерального соглашения или договора.</i></p> <p><i>С учетом законной обеспокоенности сторона, получающая уведомление о назначении, в качестве меры контроля сохраняет за собой дискреционное право отказать в выдаче разрешения, если и когда это потребуется. В данном положении учитываются такие потенциальные проблемы, вызывающие обеспокоенность, как безопасность полетов и авиационная безопасность, а также прочие экономические аспекты, включая возможность появления "удобных флагов".</i></p> <p><i>В качестве варианта стороны договариваются, что по предоставлении разрешения они будут уведомлять об этом депозитария соглашения, который несет ответственность за ведение центрального реестра назначений авиапредприятий и эксплуатационных разрешений.</i></p> <p><i>Промежуточный подход предполагает назначение одного или большего числа авиапредприятий, т. е. множественное назначение. Данное положение иногда</i></p>

Статья __ Назначение и выдача разрешения (продолж.)	
<p style="text-align: center;">Промежуточный подход (продолж.)</p> <p>Соглашением, а также аннулировать или изменить такое назначение. О таком назначении уведомляются в письменной форме по дипломатическим каналам другие Стороны [и депозитарий].</p> <p>2.* По получении уведомления о таком назначении и заявки от назначенного авиапредприятия по установленной форме и в порядке, предписанном для выдачи разрешения на эксплуатацию [и технического разрешения], каждая Сторона с минимальной процедурной задержкой дает соответствующее эксплуатационное разрешение при условии, что:</p> <p>а) назначенное авиапредприятие имеет основное место деятельности (см. i) ниже) [и постоянное местонахождение] на территории назначающей Стороны;</p> <p>б) Сторона, назначающая авиапредприятие, осуществляет и сохраняет фактический нормативный контроль (см. ii) ниже) за деятельностью авиапредприятия;</p>	<p><i>толковалось как выполняемое назначением двух авиапредприятий. Традиционный подход также включает формулировки об увеличении числа назначенных авиапредприятий на конкретных маршрутах на основе, например, согласованного возрастания в течение нескольких лет или по достижении оговоренного уровня пассажирских перевозок на рынках пар городов.</i></p> <p><i>Этот промежуточный подход, рекомендуемый ИКАО, снимает требование о владении, но сохраняет требование в отношении фактического контроля (включая контроль в области безопасности полетов и авиационной безопасности), добавляя положение о регистрации в качестве юридического лица и о наличии основного места деятельности на территории назначающей стороны. Это позволяет организациям из государств, не являющихся участниками соглашения, осуществлять инвестиции в авиапредприятия сторон. Такой контроль, как представляется, будет осуществляться в основном посредством лицензирования, которое может включать как экономические, так и эксплуатационные элементы. Данный механизм не требует от государства изменения его действующего законодательства, политики или правил, касающихся национального владения и контроля над своим национальным авиаперевозчиком(ами), но позволяет осуществить такое изменение, если и когда государство пожелает этого.</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Назначение и выдача разрешения (продолж.)</p>	
<p style="text-align: center;">Промежуточный подход (продолж.)</p> <p><i>Примечания:</i></p> <p>i) подтверждение наличия основного места деятельности включает следующие факторы: авиа-предприятие учреждено и зарегистрировано в качестве юридического лица на территории назначающей Стороны в соответствии с применимыми национальными законами и правилами, имеет значительный объем перевозок и осуществляет значительные капиталовложения в физические средства на территории назначающей Стороны, платит подоходный налог, регистрирует и базируется там свои воздушные суда и нанимает значительное количество граждан этой Стороны в качестве управленческого, технического и эксплуатационного персонала;</p> <p>ii) подтверждение осуществления фактического нормативного контроля включает следующее, но не ограничивается этим: авиапредприятие имеет действительную эксплуатационную лицензию или разрешение, выданное лицензирующим органом, например сертификат эксплуатанта (АОС), отвечает критериям, установленным назначающей Стороной в отношении эксплуатации международных воздушных сообщений, таким, например, как доказательство финансового благополучия, способность удовлетворять требованию о защите общественных интересов, принятие обязательств по гарантии обслуживания и т. д.; и назначающая Сторона имеет и поддерживает программу контроля в области безопасности полетов и авиационной безопасности в соответствии со Стандартами ИКАО.</p> <p>с)* Сторона, назначающая авиапредприятие, выполняет положения Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность); и</p>	<p style="text-align: center;"><i>С учетом законной обеспокоенности сторона, получающая уведомление о назначении, в качестве меры контроля сохраняет за собой дискреционное право отказать в выдаче разрешения, если и когда это потребуются. В данном положении учитываются такие потенциальные проблемы, вызывающие</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Назначение и выдача разрешения (продолж.)</p>	
<p>d)* назначенное авиапредприятие отвечает другим условиям, установленным согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.</p> <p>3.* По получении эксплуатационного разрешения, упомянутого в пункте 2, назначенное авиапредприятие может в любое время приступить к эксплуатации договорных линий, для которой оно таким образом назначено, при условии соблюдения данным авиапредприятием применимых положений настоящего Соглашения.</p> <p>[4.* Стороны, дающие эксплуатационные разрешения в соответствии с пунктом 2 настоящей Статьи, уведомляют об этом депозитария.]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;">Полная либерализация</div> <p>1. Каждая Сторона имеет право назначить столько авиапредприятий, сколько она желает, для эксплуатации договорных линий в соответствии с настоящим Соглашением, а также аннулировать или изменить такое назначение. О таком назначении уведомляются в письменной форме по дипломатическим каналам другие Стороны [и депозитарий].</p> <p>2.* По получении уведомления о таком назначении и заявки от назначенного авиапредприятия по установленной форме и в порядке, предписанном для выдачи разрешения на эксплуатацию [и технического разрешения], каждая Сторона с минимальной процедурной задержкой дает соответствующее эксплуатационное разрешение при условии, что:</p> <p>а) авиапредприятие находится под фактическим нормативным контролем назначающего государства;</p>	<p><i>обеспокоенность, как безопасность полетов и авиационная безопасность, а также прочие экономические аспекты, включая возможность появления "удобных флагов".</i></p> <p><i>В качестве варианта стороны договариваются, что по предоставлении разрешения они будут уведомлять об этом депозитария соглашения, который несет ответственность за ведение центрального реестра назначений авиапредприятий и эксплуатационных разрешений.</i></p> <p><i>Подход, основанный на полной либерализации, предполагает неограниченное по количеству авиапредприятий назначение.</i></p> <p><i>Полная либерализация снимает все критерии, относящиеся к авиапредприятию, но требует, чтобы назначающее государство осуществляло фактический нормативный контроль в целях обеспечения соблюдения стандартов безопасности полетов и авиационной безопасности. Она также</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Назначение и выдача разрешения (продолж.)</p>	
<p style="text-align: center;">Полная либерализация (продолж.)</p> <p>b)* Сторона, назначающая авиапредприятие, выполняет положения Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность); и</p> <p>c)* назначенное авиапредприятие отвечает другим условиям, установленным согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, рассматривающей заявку или заявки.</p> <p>3.* По получении эксплуатационного разрешения, упомянутого в пункте 2, назначенное авиапредприятие может в любое время приступить к эксплуатации договорных линий, для которой оно таким образом назначено, при условии соблюдения данным авиапредприятием применимых положений настоящего Соглашения.</p> <p>[4.* Стороны, дающие эксплуатационные разрешения в соответствии с пунктом 2 настоящей Статьи, уведомляют об этом депозитария.]</p>	<p><i>включает "право учреждения", т. е. право иностранных лиц учредить и эксплуатировать авиапредприятие на территории одной из сторон, которое может затем осуществлять внутренние и международные воздушные сообщения.</i></p> <p><i>С учетом законной обеспокоенности стороны, получающей уведомление о назначении, в качестве меры контроля она сохраняет за собой дискреционное право отказа в выдаче разрешения, если и когда это потребуются. В данном положении учитываются такие потенциальные проблемы, вызывающие обеспокоенность, как безопасность полетов и авиационная безопасность, а также прочие экономические аспекты, включая возможность появления "удобных флагов".</i></p> <p><i>В качестве варианта стороны договариваются, что по предоставлении разрешения они будут уведомлять об этом депозитария соглашения, который несет ответственность за ведение центрального реестра назначений авиапредприятий и эксплуатационных разрешений.</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Отказ в выдаче, отмена и ограничение разрешений</p>	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>Традиционный подход</p> </div> <p>1.* Авиационные власти каждой Стороны имеют право отказать в выдаче разрешений, упомянутых в Статье __ (Назначение и выдача разрешения) настоящего Соглашения, авиапредприятию, назначенному любой другой Стороной, а также временно или бессрочно отменить, приостановить или наложить условия на такие разрешения:</p> <p>а) если они не убеждены в том, что преимущественное владение и фактический контроль осуществляют одна или более Сторон, назначающих авиапредприятие, их граждане или указанные Стороны и граждане совместно;</p> <p>б)* в случае невыполнения Стороной, назначающей авиапредприятие, положений Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность); и</p> <p>с)* в случае невыполнения таким назначенным авиапредприятием других условий, установленных согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.</p>	<p><i>Причины, по которым государство, получившее просьбу о выдаче разрешения, первоначально не дает разрешение или затем отменяет, приостанавливает или ограничивает условиями выданное им разрешение, остаются прежними. Следовательно, если критерии назначения предусматривают такие формулировки, как "общее владение и контроль над соответствующим авиаперевозчиком, осуществляемые сторонами в соглашении и/или их гражданами" или "основное место деятельности", то невыполнение такого требования будет служить основанием для отмены, приостановления или постановки условий в отношении эксплуатационного разрешения.</i></p> <p><i>Прочие основания для отмены шире по сфере применения и охватываются ссылкой на требования о соблюдении положений по безопасности полетов и авиационной безопасности, а также законов и правил данной стороны. Причины отказов в отношении разрешений не отличаются от указанных в двустороннем ТСВС (дополнение А).</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Отказ в выдаче, отмена и ограничение разрешений (продолж.)</p>	
<p style="text-align: center;">Промежуточный подход</p> <p>1.* Авиационные власти каждой Стороны имеют право отказать в выдаче разрешений, упомянутых в Статье __ (Назначение и выдача разрешения) настоящего Соглашения, авиапредприятию, назначенному любой другой Стороной, а также временно или бессрочно отменить, приостановить или наложить условия на такие разрешения:</p> <p>а) если они не убеждены в том, что назначенное авиапредприятие имеет свое основное место деятельности (см. i) ниже) [и постоянное местонахождение] на территории назначающей Стороны;</p> <p>б) если они не убеждены в том, что Сторона, назначающая авиапредприятие, осуществляет и сохраняет фактический нормативный контроль (см. ii) ниже) за деятельностью авиапредприятия;</p> <p><i>Примечания.</i></p> <p>i) подтверждение наличия основного места деятельности включает следующие факторы: авиапредприятие учреждено и зарегистрировано в качестве юридического лица на территории назначающей Стороны в соответствии с применимыми национальными законами и правилами, имеет значительный объем перевозок и осуществляет значительные капитальные вложения в физические средства на территории назначающей Стороны, платит подоходный налог, регистрирует и базирует там свои воздушные суда и нанимает значительное количество граждан этой Стороны в качестве управленческого, технического и эксплуатационного персонала;</p> <p>ii) подтверждение осуществления фактического нормативного контроля включает следующее, но не ограничивается этим: авиапредприятие имеет действительную лицензию или разрешение на эксплуатацию, выданные лицензирующим органом, например сертификат эксплуатанта (АОС), отвечает критериям, установленным назначающей Стороной</p>	<p><i>Этот промежуточный критерий устраняет требование о владении, однако сохраняет требование в отношении фактического контроля, добавляя положение о регистрации в качестве юридического лица и наличии основного места деятельности на территории назначающей стороны. Это позволяет организациям из государств, не являющихся сторонами в соглашении, осуществлять инвестиции в авиапредприятия сторон.</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Отказ в выдаче, отмена и ограничение разрешений (продолж.)</p>	
<p style="text-align: center;">Промежуточный подход (продолж.)</p> <p>в отношении эксплуатации международных воздушных сообщений, таким, например, как доказательство финансового благополучия, способность удовлетворять требованию о защите общественных интересов, принятие обязательств по гарантии обслуживания и т. д.; назначающая Сторона имеет и поддерживает программу контроля в области безопасности полетов и авиационной безопасности в соответствии со Стандартами ИКАО;</p> <p>с)* в случае невыполнения Стороной, назначающей авиапредприятие, положений Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность); и</p> <p>d)* в случае невыполнения таким назначенным авиапредприятием прочих условий, установленных согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.</p> <p style="text-align: center;">Полная либерализация</p> <p>1.* Авиационные власти каждой Стороны имеют право отказать в выдаче разрешений, упомянутых в Статье (Назначение и выдача разрешения) настоящего Соглашения, авиапредприятию, назначенному любой другой Стороной, а также временно или бессрочно отменить, приостановить или наложить условия на такие разрешения:</p> <p>а) если они не убеждены в том, что авиапредприятие находится под фактическим нормативным контролем назначающего государства;</p> <p>б)* в случае невыполнения Стороной, назначающей авиапредприятие, положений Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность); и</p>	

<p style="text-align: center;">Статья __ Отказ в выдаче, отмена и ограничение разрешений (продолж.)</p>	
<p style="text-align: center;">Полная либерализация (продолж.)</p> <p>с)* в случае невыполнения назначенным авиапредприятием прочих условий, установленных согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"><p>Традиционный подход/ промежуточный подход/ полная либерализация</p></div> <p>2.* За исключением случаев, когда незамедлительные действия необходимы для недопущения нарушения вышеупомянутых законов и правил или когда в интересах безопасности полетов или авиационной безопасности требуется действовать в соответствии с положениями Статьи__ (Безопасность полетов) или Статьи__ (Авиационная безопасность), права, указанные в пункте 1 настоящей Статьи, осуществляются только по консультациям между авиационными властями, проводимым в соответствии со Статьей__ (Консультации) настоящего Соглашения.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Соблюдение законов и правил, а также положений по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности обуславливается в п. 2 оговоркой о необходимости проведения в первую очередь консультаций.</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Провозная емкость</p>	
<p style="text-align: center;">[Вариант 1 из 2]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"><p>Традиционный подход/ промежуточный подход/ полная либерализация</p></div> <p>При осуществлении воздушных сообщений провозная емкость предлагается с соблюдением Статьи __ (Добросовестная конкуренция).</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 2]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"><p>Традиционный подход</p></div> <p style="text-align: center;">[Пункты 1 и 2, вариант 1 из 2]</p> <p>1. Любая Сторона может потребовать от назначенных авиапредприятий других Сторон представлять свои расписания полетов по любому маршруту на ее территорию или с ее территории.</p> <p>2. Любая Сторона может препятствовать увеличению емкости на любом маршруте на ее территорию или с ее территории, которое ведет к причинению серьезного финансового убытка назначенным авиапредприятиям, осуществляющим сообщения на данном маршруте.</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 2]</p> <p>Любая Сторона может ограничить предлагаемые нерегулярные пассажирские перевозки на маршруте, на котором выполняются регулярные пассажирские перевозки, если дополнительные нерегулярные пассажирские перевозки ставят под угрозу стабильность такого регулярного сообщения.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"><p>Промежуточный подход</p></div> <p>Любая Сторона может до [согласованная дата] ограничивать емкость назначенного авиапредприятия на маршруте на ее территорию или с ее территории в размере до [согласованный процент] общей емкости, предлагаемой на данном маршруте.</p>	<p><i>Если какая-либо сторона считает, что предоставление определенного количества дополнительной емкости является практикой недобросовестной конкуренции, то альтернативным вариантом, применимым ко всем трем подходам, будет применение статьи __ (Добросовестная конкуренция).</i></p> <p><i>Хотя положений о предварительном определении емкости не обнаружено ни в одном региональном/плюрилатеральном соглашении, в некоторых случаях ограничения по провозной емкости в таких соглашениях допускаются. Эти ограничения призваны учитывать обеспокоенность государств, имеющих некрупных авиаперевозчиков, о том, чтобы их перевозки не вытеснялись излишней емкостью.</i></p> <p><i>Один из вариантов применения общего права ограничивать емкость состоит в распространении ограничения на определенный тип сообщения, в частности на нерегулярные пассажирские перевозки.</i></p> <p><i>Эта ограниченная по времени мера переходного характера позволяет изменить соотношение предлагаемой емкости на маршруте с традиционной формулы 50/50 на 60/40 или на какую-либо иную формулу. Этот вариант не подходит для маршрутов, полеты по которым выполняют более чем два авиапредприятия.</i></p>

Статья __ Провозная емкость (продолж.)	
Полная либерализация	
<p>1. Каждая Сторона разрешает каждому назначенному авиапредприятию определять предлагаемую им частоту и емкость международных воздушных перевозок, исходя из коммерческих соображений на рынке.</p> <p>2. Ни одна из Сторон не вводит ограничения на объем, частоту или регулярность перевозок, тип или типы воздушных судов, эксплуатируемых назначенными авиапредприятиями любой другой Стороны, за исключением случаев, связанных с таможенными, техническими, эксплуатационными причинами или причинами, связанными с защитой окружающей среды, в соответствии с единообразными условиями, отвечающими статье 15 Конвенции.</p> <p>3. Ни одна из Сторон не вводит для назначенных авиапредприятий другой Стороны требование о праве первого выбора, норме перевозок, о сборе за отсутствие права возражения или любого другого требования, не соответствующего целям настоящего Соглашения в отношении емкости, частоты или объема перевозок.</p> <p>4. Ни одна из Сторон не требует представления на утверждение расписаний и планов чартерных рейсов или планов производства полетов авиапредприятий другой Стороны, за исключением случаев, когда на равноправной основе может потребоваться соблюдение единообразных условий, указанных в пункте 2 настоящей Статьи, или в случаях, которые могут быть специально оговорены в приложении к настоящему Соглашению. Если же какая-либо Сторона требует представления информации для сведения, то она определяет минимальные</p>	<p><i>Каждое назначенное авиапредприятие может предлагать емкость по методу свободного определения, при котором индивидуальные авиапредприятия определяют предлагаемую емкость без утверждения или вмешательства при условии соблюдения закона(ов) о конкуренции, если это применимо.</i></p> <p><i>Стороны соглашаются упразднить свой непосредственный двусторонний контроль за провозной емкостью с сохранением возможности применения методов недискриминационного многостороннего контроля в соответствии с Конвенцией.</i></p> <p><i>В соглашениях, заключаемых по методу свободного определения, нет конкретных положений о соотношении между емкостью и спросом, и необходимая корректировка в этом случае достигается отдельными авиапредприятиями путем конкурентного ценообразования и составления расписаний с учетом рыночной конъюнктуры. Этот механизм функционирует менее эффективно, когда стихийно складывающаяся рыночная конъюнктура нарушается или ухудшается.</i></p> <p><i>Метод свободного определения, как правило, запрещает все формы дискриминации или приемы недобросовестной конкуренции, включая грабительское ценообразование, и предусматривает возможные консультации и меры по их устранению. В положении о гарантиях в отношении методов недобросовестной конкуренции рассматривается эта дополнительная и заслуживающая похвалы процедура.</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Провозная емкость (продолж.)</p>	
<p style="text-align: center;">Полная либерализация (продолж.)</p> <p>требования и процедуры представления сведений, вызывающие минимальную административную нагрузку на посреднические авиатранспортные органы и назначенные авиапредприятия другой Стороны.</p>	<p><i>Принимая во внимание свободу действий, предоставляемую назначенным авиапредприятиям в отношении предлагаемой ими емкости, а также с учетом потенциальной возможности совершения таких антиконкурентных действий, как "демпинг емкости", подход, основанный на полной либерализации, должен применяться при условии возможного вмешательства на основе законов сторон о конкуренции, если это применимо.</i></p>

Статья __ Тарифы (ценообразование)	
[Вариант 1 из 2]	
Традиционный подход/ промежуточный подход/ полная либерализация	
<p>Цены (тарифы) устанавливаются с соблюдением Статьи __ (Добросовестная конкуренция).</p>	<p><i>Вариант, применимый ко всем трем подходам, по которому любая сторона требует применения статьи __ (Добросовестная конкуренция) в связи с назначением цен, которое может представлять собой практику недобросовестной конкуренции.</i></p>
[Вариант 2 из 2]	
Промежуточный подход	
<p>1. Тарифы, применяемые назначенным авиапредприятием или авиапредприятиями любой Стороны при осуществлении воздушных сообщений, охватываемых настоящим Соглашением, устанавливаются по принципу утверждения тарифов страной начала перевозки.</p> <p>2. Каждая Сторона имеет право утверждать или отклонять тарифы на перевозку в одном направлении или "туда и обратно" между территориями обеих Сторон, которая начинается на ее территории. Ни одна Сторона не предпринимает односторонние действия, препятствующие введению предлагаемых тарифов или сохранению действующих тарифов на перевозку в одном направлении или "туда и обратно" между территориями обеих Сторон, начинающуюся на территории другой Стороны.</p> <p>[3. Несмотря на положения настоящей Статьи, любое назначенное авиапредприятие может применять тарифы в отношении нерегулярных перевозок, если об этих тарифах уведомлены соответствующие Стороны.]</p>	<p><i>Этот промежуточный подход к утверждению тарифов на перевозки между сторонами основывается на принципе страны начала перевозки.</i></p> <p><i>Сфера действия утверждения охватывает прежде всего тарифы на перевозки по третьей и четвертой "свободам воздуха", которые полностью входят в регулятивную компетенцию соответствующих сторон.</i></p> <p><i>Положение об утверждении тарифов на нерегулярные перевозки включено в качестве факультативного.</i></p>
Полная либерализация	
<p>Цены (тарифы), назначаемые авиапредприятиями, не подлежат представлению ни одной из Сторон или утверждению ими.</p>	<p><i>При полной либерализации тарифы не могут отменяться ни по каким причинам. Практика авиапредприятий в отношении тарифов может быть подчинена законам сторон о конкуренции, если это применимо.</i></p>

Статья __ Разрешение споров	
<p style="text-align: center;">Традиционный подход</p> <p>1. Любой спор, который не может быть разрешен путем консультаций или переговоров, передается в арбитраж, если любая из Сторон в споре требует этого, и соответственно направляется одному или более арбитрам, отобранным по соглашению Сторонами в споре. Если в течение 45 дней с даты требования об арбитражном разбирательстве Стороны в споре не могут прийти к соглашению относительно выбора арбитра или арбитров, любая из этих Сторон может обратиться к [официальное лицо или орган региональной организации] с просьбой назначить одного арбитра, которому спор передается для принятия решения.</p> <p>2. Решение арбитра или арбитров является обязательным для всех Сторон в споре.</p> <p>3. Если какая-либо Сторона не выполняет арбитражное решение, другие Стороны могут принять меры, ограничивающие операции авиапредприятий государства, не выполняющего решение, с целью добиться его выполнения.</p> <p style="text-align: center;">Промежуточный подход и полная либерализация</p>	<p><i>Основное различие между процедурой разрешения споров по двусторонним соглашениям и аналогичной процедурой по тем региональным соглашениям, которые основываются на многосторонних региональных организациях, – это возможность обращения к таким наднациональным органам, как Европейская комиссия, Комиссия Картахенского соглашения (Андский пакт) и Совет министров Общего рынка для востока и юга Африки, и роль, которую играют эти органы, а также применение процедур разрешения споров многосторонней региональной организации, которая может выносить юридически обязательные решения в отношении споров между государствами-членами, являющимися сторонами в региональном соглашении или договоре.</i></p> <p><i>Традиционные положения о разрешении споров строго следуют схеме двусторонних соглашений, предусматривающих консультации, переговоры и арбитраж, однако в описании арбитражной процедуры здесь учитывается возможность участия в споре более двух сторон. Кроме того, на случай, если стороны в споре не смогут договориться о выборе арбитра, данная процедура предусматривает возможность обращения к региональному органу, играющему посредническую роль в процессе отбора.</i></p> <p><i>Этот разработанный ИКАО вариант направлен на разрешение возникающих в условиях либерализации коммерческих споров, касающихся, в частности, ценообразования, предоставления емкости и прочих аспектов конкуренции. Он может</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Разрешение споров (продолж.)</p>	
<p style="text-align: center;">Промежуточный подход и полная либерализация (продолж.)</p> <p>1. Любой спор, который не может быть разрешен путем консультаций и переговоров, по требованию любой из Сторон в Соглашении может быть передан посреднику или группе экспертов по разрешению споров. Такой посредник или такая группа экспертов могут использоваться для целей посредничества, определения существа спора или представления рекомендаций относительно средства защиты права или разрешения спора.</p> <p>2. Стороны заранее согласовывают круг полномочий посредника или группы экспертов, руководящие принципы или критерии и условия обращения к посреднику или к группе экспертов. При необходимости они также рассматривают вопрос оказания временной помощи и возможность участия любой Стороны, которая может иметь непосредственное отношение к спору, учитывая цель и потребность в наличии несложного, гибкого и быстрого процесса.</p> <p>3. Посредник или члены группы экспертов могут быть назначены из списка экспертов соответствующей квалификации, который ведется ИКАО. Отбор эксперта или экспертов производится в течение пятнадцати (15) дней со дня получения</p>	<p><i>применяться также для урегулирования разногласий, выходящих за рамки споров по практике недобросовестной конкуренции, в частности, для разрешения споров относительно доступа на рынок в условиях ослабления нормативного контроля. Данный механизм шире по сфере применения и может охватывать вопросы, не включенные в соглашение. Он предназначен не заменять официальный арбитражный процесс, а быть средством разрешения споров относительно простым, быстрым и эффективным с точки зрения затрат образом.</i></p> <p><i>Нормальный процесс консультаций может разрешать такие споры, но может также иметь своим последствием продолжение применения методов недобросовестной конкуренции в ущерб коммерческим интересам одного или нескольких авиапредприятий. Поэтому вышеизложенная процедура, которая является менее официальной и требует меньшего времени, чем арбитраж, призвана с помощью группы экспертов добиваться разрешения споров посредством примирения, определения фактов или принятия решений с использованием услуг эксперта или экспертов в предмете спора. Ее основная цель состоит в том, чтобы позволить сторонам как можно скорее восстановить атмосферу здоровой конкуренции на авиационном рынке.</i></p> <p><i>Механизм требует от сторон достижения заблаговременной договоренности по таким вопросам, как цель группы экспертов, ее круг полномочий и процедура, а также по вопросу о том, разрешается ли группе экспертов оказывать подателю жалобы какую-либо временную помощь в виде запрета. Такая помощь может иметь форму, например, временного "замораживания" или возврата к ранее существовавшему положению.</i></p> <p><i>Механизм предусматривает два важных срока, а именно 15 дней для отбора лиц в группу экспертов и 60 дней для вынесения решения или определения. Таким образом, упор делается на сведение до минимума юридических формальностей</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Разрешение споров (продолж.)</p>	
<p style="text-align: center;">Традиционный подход и полная либерализация (продолж.)</p> <p>просьбы о вынесении вопроса на рассмотрение группы экспертов. Если Стороны не могут договориться о выборе эксперта или экспертов, право выбора может быть передано Президенту Совета ИКАО. Любой эксперт, используемый для данного механизма, должен обладать адекватной квалификацией в общем предмете спора.</p> <p>4. Посредничество совершается в течение шестидесяти (60) дней с момента найма посредника или группы экспертов, и любое определение, включая в соответствующих случаях любые рекомендации, выносятся в течение шестидесяти (60) дней с момента найма эксперта или экспертов. Стороны могут заранее договориться о том, что посредник или группа экспертов могут оказать подателю жалобы временную помощь, если таковая испрашивается, и в этом случае вначале выносятся определение.</p> <p>5. Стороны делают все возможное, чтобы выполнить решение или определение группы экспертов, если они заранее не договорились об обязательности для них такого решения или определения. Если Стороны заранее договариваются просить только определения фактов, они используют эти факты для разрешения спора.</p> <p>6. Издержки, связанные с использованием данного механизма, оцениваются при его основании и распределяются поровну, но с возможностью их перераспределения по вынесении окончательного решения.</p> <p>7. Данный механизм применяется без ущерба для продолжения использования процесса консультаций, последующего использования арбитража или выхода из Соглашения в соответствии со Статьей ____.</p> <p>8. Если Сторонам не удастся урегулировать разногласия с помощью посредника, спор по</p>	<p><i>и процедурных сроков, но с предоставлением группе экспертов достаточного времени для вынесения решения или определения.</i></p> <p style="text-align: right;"><i>Применение данного механизма не препятствует осуществлению арбитражного процесса,</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Разрешение споров (продолж.)</p>	
<p style="text-align: center;">Традиционный подход и полная либерализация (продолж.)</p> <p>просьбе одной из Сторон может быть передан в арбитраж в отношении другой Стороны в соответствии с нижеуказанными процедурами. Сторона, передающая спор в арбитраж, уведомляет о споре все другие Стороны в момент предоставления своей просьбы об арбитражном разбирательстве.</p> <p>9. Арбитраж осуществляется группой в составе трех арбитров, которая учреждается следующим образом:</p> <p>а) в течение 30 дней после получения просьбы об арбитражном разбирательстве каждая Сторона в споре назначает одного арбитра. В течение 60 дней после назначения этих двух арбитров Стороны в споре назначают по договоренности третьего арбитра, который действует в качестве председателя арбитражной группы;</p> <p>б) если любая из Сторон в споре не назначает арбитра или если третий арбитр не назначен в соответствии с подпунктом а) настоящего пункта, любая из Сторон может обратиться к Президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой назначить необходимого арбитра или арбитров в течение 30 дней. Если Президент имеет гражданство одной из Сторон в споре, самый старший из вице-президентов, не признаваемый неправоспособным на данном основании, производит назначение.</p>	<p><i>если такой процесс также предусматривается в соглашении и если механизм не позволяет разрешить спор убедительно для одной или более сторон. Вместе с тем, если стороны возьмут на себя обязательство придерживаться этой дополнительной процедуры для разрешения некоторых коммерческих и безотлагательных споров, то можно предполагать, что необходимость в последующем использовании арбитража отпадет.</i></p> <p><i>Если стороны не могут добиться урегулирования с помощью посредника, спор передается на разрешение группе арбитров. Статья включает весьма подробную арбитражную процедуру в отношении споров с участием более двух сторон, а также процедуру вступления сторон в арбитражный процесс, в котором участвуют другие стороны. Для различных этапов арбитражного процесса предусматриваются определенные сроки.</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Разрешение споров (продолж.)</p>	
<p style="text-align: center;">Традиционный подход и полная либерализация (продолж.)</p> <p>10. За исключением случаев, когда Сторонами в споре согласовано иное, арбитражная группа определяет пределы своей юрисдикции в соответствии с настоящим Соглашением и устанавливает свои правила процедуры. После образования арбитражная группа может рекомендовать принять временные меры до вынесения своего окончательного решения. По указанию арбитражной группы или по просьбе любой из Сторон в споре в сроки, установленные арбитражной группой, но в любом случае не позднее чем через 15 дней после назначения третьего арбитра проводится совещание, касающееся конкретных вопросов, подлежащих решению в арбитражном порядке, и конкретных процедур, подлежащих соблюдению. Если Стороны в споре не могут прийти к соглашению по данным вопросам, арбитражная группа определяет конкретные вопросы, подлежащие решению в арбитражном порядке, и конкретные процедуры, подлежащие соблюдению.</p> <p>11. За исключением случаев, когда иное согласовано Сторонами в споре или указано арбитражной группой, Сторона-истец представляет меморандум в течение 45 дней с момента назначения третьего арбитра, а ответ Стороны-ответчика должен быть представлен в течение 60 дней после представления Стороной-истцом своего меморандума. В связи с этим ответом Сторона-истец может подать состязательную бумагу в течение 30 дней после представления ответа Стороной-ответчиком, а Сторона-ответчик может подать состязательную бумагу в ответ на состязательную бумагу Стороны-истца в течение 30 дней после представления этой состязательной бумаги. Арбитражная группа проводит слушание по просьбе любой из Сторон или по собственной инициативе в течение 15 дней по истечении контрольного срока подачи последней состязательной бумаги.</p> <p>12. Арбитражная группа стремится вынести письменное решение в течение 30 дней по</p>	<p style="text-align: center;"><i>Группа арбитров определяет свои правила процедуры, включая рекомендации сторонам относительно принятия каких-либо мер временной помощи до вынесения окончательного решения.</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Разрешение споров (продолж.)</p>	
<p style="text-align: center;">Традиционный подход и полная либерализация (продолж.)</p> <p>завершении слушания или, если слушание не проводится, с даты представления последней состязательной бумаги. Решение, принятое большинством в арбитражной группе, имеет преимущественную силу.</p> <p>13. Стороны могут подать просьбу о разъяснении решения в течение 15 дней после его вынесения, и любое разъяснение дается в течение 15 дней после обращения с такой просьбой.</p> <p>14. В случае возникновения спора, охватывающего более чем две Стороны, с каждой или с обеих сторон в процессе, описанном в настоящей Статье, могут участвовать несколько Сторон. Процедуры, изложенные в настоящей Статье, применяются, за следующими исключениями:</p> <p>а) в отношении пункта 9 а) Стороны с каждой стороны в споре совместно назначают одного арбитра;</p> <p>б) в отношении пункта 9 б), если Стороны с одной стороны в споре не могут назначить арбитра в течение оговоренного срока, Сторона или Стороны с другой стороны в споре могут использовать процедуры, указанные в пункте 9 б), с целью обеспечить назначение арбитра;</p> <p>с) в отношении пунктов 10, 11 и 13 каждая из Сторон с любой стороны в споре имеет право предпринять действия, предусмотренные для каждой Стороны.</p> <p>15. Любая другая Сторона, непосредственно затрагиваемая спором, имеет право вступить в процесс при соблюдении следующих условий:</p> <p>а) Сторона, желающая вступить в процесс, подает заявление об этом в арбитражную группу не позднее чем через 10 дней после назначения третьего арбитра;</p>	

<p style="text-align: center;">Статья __ Разрешение споров (продолж.)</p>	
<p style="text-align: center;">Традиционный подход и полная либерализация (продолж.)</p> <p>b) арбитражная группа уведомляет Стороны в споре о любом таком заявлении и каждая Сторона в споре имеет 30 дней с даты отправки такого уведомления для представления арбитражной группе любого возражения на вступление в процесс согласно настоящему пункту. Арбитражная группа принимает решение о возможности вступления в процесс в течение 15 дней по истечении контрольного срока представления таких возражений;</p> <p>c) если арбитражная группа принимает решение разрешить вступление, вступающая Сторона уведомляет все другие Стороны в Соглашении о вступлении, а арбитражная группа принимает необходимые меры для предоставления документации по делу вступающей Стороне, которая может подать состязательные бумаги такого типа и в такие сроки, какие будут установлены арбитражной группой, по возможности в сроки, указанные в пункте 11 настоящей Статьи, и может участвовать в любых последующих процедурах; и</p> <p>d) решение арбитражной группы является в равной мере обязательным для вступающей Стороны.</p> <p>16. Все Стороны в споре, включая вступившие Стороны, в той степени, в какой это совместимо с их законодательством, придают полную юридическую силу любому решению или постановлению арбитражной группы.</p> <p>17. Арбитражная группа направляет копии своего решения или постановления Сторонам в споре, включая любые вступившие Стороны. Арбитражная группа предоставляет депозитарию копию решения или постановления при условии применения соответствующего режима в отношении конфиденциальной деловой информации.</p>	

<p style="text-align: center;">Статья __ Разрешение споров (продолж.)</p>	
<p style="text-align: center;">Традиционный подход и полная либерализация (продолж.)</p> <p>18. Расходы на арбитражную группу, включая сборы и издержки, связанные с использованием арбитров, делятся поровну между Сторонами, включая вступившие Стороны. Любые расходы, понесенные Президентом Совета Международной организации гражданской авиации в связи с процедурами пункта 9 b) настоящей Статьи, считаются частью расходов на арбитражную группу.</p>	

Статья __ Поправки	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">Традиционный подход</div> <p style="text-align: center;">[Вариант 1 из 2]</p> <p>Любая Сторона может предложить любую поправку к положениям настоящего Соглашения. Такая поправка вступает в силу только после принятия всеми другими Сторонами.</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 2]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Любая Сторона может предложить поправку к настоящему Соглашению. Текст любой такой поправки и изложение ее причин направляются [официальное лицо региональной организации], который передает их правительству каждой Стороны. 2. Стороны информируют [официальное лицо региональной организации] о приемлемости или неприемлемости предлагаемой поправки, а также представляют любые замечания по ней. 3. Если все Стороны соглашаются с предлагаемой поправкой и сдают на хранение свои соответствующие документы о ратификации [официальное лицо региональной организации], поправка вступает в силу в день сдачи на хранение последнего документа о ратификации. 	<p><i>Как и в отношении урегулирования споров по региональным соглашениям в области воздушного транспорта, основанным на многосторонних региональных организациях [таких, например, как Европейский союз, Андский пакт и Общий рынок для востока и юга Африки], соответствующий совет или комиссия вносят поправки в соглашения в силу своих полномочий на издание новых или измененных правил.</i></p> <p><i>Один из вопросов, решаемых государствами, предусматривающими заключение регионального или плурилатерального соглашения с формальным положением о поправках, состоит в определении того, какие критерии должны применяться в отношении вступления в силу таких поправок. Традиционный подход, при котором все стороны ратифицируют поправку до ее вступления в силу, предполагает единогласие сторон.</i></p> <p><i>По альтернативному традиционному подходу процедурная роль, связанная с процессом внесения поправки, возлагается на официальное лицо региональной организации. Для вступления в силу поправка должна быть утверждена всеми сторонами.</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Поправки (продолж.)</p>	
<p style="text-align: center;">Промежуточный подход</p> <p>1. [Орган, созданный Соглашением] рассматривает и при необходимости предлагает поправки к настоящему Соглашению.</p> <p>2. Такие поправки вступают в силу по утверждению всеми Сторонами.</p>	<p><i>Этот промежуточный подход основывается на более простой процедуре внесения поправок. Тем не менее для вступления поправки в силу она должна быть одобрена всеми сторонами.</i></p>
<p style="text-align: center;">Полная либерализация</p> <p>1. Соглашение может быть изменено в соответствии со следующими процедурами:</p> <p>а) если на дату внесения предложения о поправке оно будет одобрено по крайней мере простым большинством всех Сторон, проводятся переговоры для рассмотрения предложения;</p> <p>б) если не согласовано иное, Страна, предлагающая поправку, организует у себя такие переговоры, которые начинаются не позднее чем через 90 дней после достижения соглашения о проведении переговоров. Все Стороны имеют право участвовать в переговорах;</p> <p>с) если поправка одобрена по крайней мере простым большинством Сторон, участвующих в переговорах, депозитарий подготавливает и направляет заверенную копию поправки Сторонам для принятия;</p> <p>д) любая поправка вступает в силу между принявшими ее Сторонами через 30 дней с даты получения депозитарием письменного уведомления о принятии от простого большинства Сторон; и</p> <p>е) после вступления в силу такой поправки она вступает в силу для любой другой Стороны через 30 дней с даты получения депозитарием письменного уведомления о принятии от этой Стороны.</p>	<p><i>Подход, основанный на полной либерализации, обеспечивает гибкость, однако может также усложнить процесс принятия поправки, поскольку предусматривает для этого две процедуры.</i></p> <p><i>Первая процедура основывается на принятии и ратификации поправки простым большинством сторон, участвующих в переговорах с целью изменения соглашения. Поправка имеет силу только в отношениях между сторонами, ратифицировавшими ее, однако другие государства могут принять и ратифицировать поправку позднее.</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Поправки (продолж.)</p>	
<p style="text-align: center;">Полная либерализация (продолж.)</p> <p>2. Вместо процедур, изложенных в пункте 1, Соглашение может быть изменено в соответствии со следующими процедурами:</p> <p>а) если на момент внесения предложения о поправке все Стороны в письменной форме уведомили по дипломатическим или другим соответствующим каналам Сторону, предлагающую поправку, о своем согласии принять ее, Сторона, предлагающая поправку, уведомляет об этом депозитария, который затем подготавливает и направляет заверенную копию такой поправки всем Сторонам для принятия ими; и</p> <p>б) принятая таким образом поправка вступает в силу для всех Сторон через 30 дней с даты получения депозитарием письменного уведомления о принятии от всех Сторон.</p>	<p><i>Вторая процедура предусматривает поправку, которая принимается всеми сторонами, когда она предлагается, но которая вступает в силу только после того, как все стороны ратифицируют ее.</i></p> <p><i>В зависимости от первоначальной реакции сторон на предлагаемую поправку, а также от степени потребности в ней стороны, предлагающие поправку к соглашению, могут выбрать вариант, который, вероятнее всего, приведет к быстрой ратификации.</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Исключения</p>	
<p style="text-align: center;">Традиционный подход</p> <p>Любая Сторона может отказать в выдаче разрешения на осуществление дополнительных воздушных сообщений на любом маршруте, объявленном ею важным с точки зрения национальных интересов, на котором ежегодная предлагаемая провозная емкость не превышает [согласованное число кресел].</p> <p style="text-align: center;">Промежуточный подход [Вариант 1 из 2]</p> <p>Официальным письменным заявлением другим Сторонам любая Сторона может не предоставить и не принять права и обязательства, предусмотренные в Статье(ях) __, на переходный период, не превышающий [согласованный срок].</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 2]</p> <p>Несмотря на положения настоящего Соглашения, Стороны соглашаются применять меры переходного характера, указанные в приложении__ (Меры переходного характера) в течение периода, не превышающего [согласованный срок].</p> <p style="text-align: center;">Полная либерализация</p> <p>Дополнительно к правам, предусмотренным в Соглашении, Стороны в протоколе к настоящему</p>	<p><i>Традиционный подход предусматривает исключение в отношении соглашения, не ограничиваемое по времени. Традиционный подход к статье__ (Провозная емкость) также подпадает под эту категорию.</i></p> <p><i>В отличие от предыдущего подхода исключение, допускаемое в рамках промежуточного подхода, ограничивается по времени и может применяться к статьям, касающимся, например, предоставления прав, провозной емкости или тарифов. Таким образом, освобождения от применения соглашения прекращают действовать по истечении оговоренного переходного периода. По первому варианту одна сторона в письменной форме информирует другие стороны о непредоставлении конкретных прав и обязательств, предусмотренных в соглашении, на определенный период времени.</i></p> <p><i>По данному варианту стороны соглашаются применять в течение ограниченного периода времени некоторые меры, совместно определенные ими в приложении к соглашению.</i></p> <p><i>Исключение в рамках полной либерализации, допускаемое в форме протокола к основному</i></p>

Статья __ Исключения (продолж.)	
<p data-bbox="241 352 696 386" style="text-align: center;">Полная либерализация (продолж.)</p> <p data-bbox="139 422 797 485">Соглашению также предоставляют своим назначенным авиапредприятиям права выполнять:</p> <p data-bbox="139 520 797 651">а) регулярные и чартерные международные пассажирские и комбинированные перевозки между территорией Стороны, предоставляющей права, и любым пунктом или пунктами;</p> <p data-bbox="139 753 797 854">b) регулярные и чартерные международные воздушные перевозки между пунктами на территории Стороны, предоставляющей права.</p>	<p data-bbox="821 422 1479 716"><i>соглашению, может дать дополнительные права, в частности права "седьмой свободы" и ограниченного каботажа, тем сторонам, которые желают обменяться ими. Следует отметить, что если данные права предусмотрены соглашением, то необходимость в протоколе отпадает. Протокол может использоваться для сторон, желающих пойти далее в предоставлении прав, чем вся группа.</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Существующие соглашения</p>	
<p style="text-align: center;">Традиционный подход</p> <p>Настоящее Соглашение не затрагивает никаких двусторонних, многосторонних и прочих соглашений или договоренностей, действующих между Сторонами или между Стороной и государством, не являющимся Стороной в Соглашении.</p> <p style="text-align: center;">Промежуточный подход</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 1 из 2]</p> <p>Настоящее Соглашение заменяет любое двустороннее или многостороннее соглашение о воздушном сообщении между Сторонами в той степени, в какой такое соглашение несовместимо с настоящим Соглашением.</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 2]</p> <p>Положения настоящего Соглашения не допускают ограничений в отношении того, что установлено в соглашениях о воздушном сообщении, заключенных Сторонами между собой.</p> <p style="text-align: center;">Полная либерализация</p> <p>С вступлением настоящего Соглашения в силу между одной Стороной и любой другой Стороной любое двустороннее соглашение о воздушном сообщении, существующее между ними на момент этого вступления в силу, заменяется настоящим Соглашением.</p>	<p><i>Сторонам необходимо решить, каковы будут отношения между региональным или плюрилатеральным соглашением и существующими двусторонними и прочими соглашениями, а также 1) между сторонами в региональном или плюрилатеральном соглашении и 2) между государствами-сторонами и государствами, не являющимися сторонами в соглашении.</i></p> <p><i>В традиционном подходе признаются все существующие другие соглашения между сторонами и между сторонами и государствами, не являющимися сторонами. Фактически региональное соглашение подчиняется действующим соглашениям.</i></p> <p><i>Один промежуточный подход позволяет положениям существующего соглашения, совместимым с региональным соглашением, оставаться в силе, однако несовместимые положения при этом заменяются. Это может поднять вопрос о том, какие положения существующих соглашений подпадают под категорию совместимых или несовместимых.</i></p> <p><i>Другой промежуточный подход направлен на то, чтобы рассматривать гибкость регионального соглашения как минимальный уровень и позволять применять гибкие положения двусторонних соглашений между сторонами.</i></p> <p><i>По формуле полной либерализации все существующие двусторонние соглашения между сторонами заменяются региональным или плюрилатеральным соглашением. Это не допускает двойной системы соглашений между сторонами в региональном или плюрилатеральном</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Существующие соглашения (продолж.)</p>	
<p style="text-align: center;">Полная либерализация (продолж.)</p>	<p><i>соглашении (когда некоторые положения двустороннего соглашения продолжают действовать) и снимает потенциальные вопросы относительно того, совместимы или несовместимы некоторые положения двустороннего соглашения с региональным или плюрилатеральным соглашением.</i></p>

Статья __ Пересмотр	
<p>1. Настоящее Соглашение подлежит пересмотру каждые [количество лет] на предмет определения необходимости в каких-либо поправках. Более ранний пересмотр может иметь место, если об этом просят [количество Сторон] Сторон.</p> <p>2. По консультации со Сторонами депозитарий уведомляет Стороны о согласованных сроках и процедурах пересмотра Соглашения. Такое уведомление делается за [количество дней] до совещания.</p>	<p><i>Данная статья дает возможность провести пересмотр с целью оценки действия соглашения и определения необходимости в каких-либо поправках для повышения его эффективности. Процедуры пересмотра могут быть согласованы сторонами.</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Выход из Соглашения</p>	
<p>1. Любая Сторона может выйти из настоящего Соглашения, письменно уведомив о выходе депозитария, который в течение [согласованное количество дней] после получения уведомления о выходе извещает другие Стороны.</p> <p>2. Выход вступает в силу через 12 месяцев по получении уведомления депозитарием, если Сторона в течение этих 12 месяцев не известит в письменной форме депозитария об отмене своего уведомления.</p> <p>[3. Если в результате выходов число Сторон в Соглашении станет меньше [согласованное число], настоящее Соглашение прекращает действовать со дня вступления в силу последнего из таких выходов.]</p>	<p><i>В случае применения некоторых региональных соглашений, основывающихся на крупных региональных организациях, уведомление о выходе направляется официальному лицу или органу региональной организации. Любая Сторона с учетом своих национальных интересов имеет право выйти из соглашения, уведомив об этом в течение определенного периода времени.</i></p> <p><i>Факультативный текст предусматривает случаи, когда выход какой-либо стороны может сделать соглашение недействительным, поскольку некоторые соглашения могут требовать определенного количества ратификаций соглашения, чтобы оставаться в силе.</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Депозитарий</p>	
<p>1. Оригинал настоящего Соглашения сдается на хранение [определенные по договоренности Сторона или региональный орган], которые назначаются депозитарием Соглашения.</p> <p>2. Депозитарий направляет заверенные копии Соглашения всем Сторонам в Соглашении и любым другим государствам, которые могут впоследствии присоединиться к Соглашению.</p> <p>3. После вступления в силу настоящего Соглашения депозитарий направляет заверенную подлинную копию настоящего Соглашения Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций [и Генеральному секретарю Международной организации гражданской авиации в соответствии со статьей 83 Конвенции.] Депозитарий также направляет заверенные подлинные копии любых поправок, вступивших в силу.</p> <p>4. Депозитарий предоставляет Сторонам копии любого арбитражного решения или постановления, вынесенного на основании Статьи__ (Разрешение споров) настоящего Соглашения.</p> <p>[5. Депозитарий ведет центральный реестр назначений авиапредприятий и эксплуатационных разрешений в соответствии с пунктом 4 Статьи__ (Назначение и выдача разрешения) настоящего Соглашения.]</p>	<p><i>Сторонам необходимо назначить депозитария, который будет отвечать за рассылку заверенных копий настоящего соглашения и любых поправок или протоколов всем подписавшимся или присоединившимся сторонам.</i></p> <p><i>Вопрос об уведомлении ИКАО депозитарием может быть охвачен в отдельной статье о регистрации в ИКАО.</i></p> <p><i>Факультативный текст на случай, если стороны согласятся вести центральный реестр назначений авиапредприятий и эксплуатационных разрешений.</i></p>

Статья __ Подписание и ратификация	
<p>1. Соглашение открыто для подписания правительствами [правительства Сторон в Соглашении].</p> <p>2. Соглашение подлежит ратификации. Ратификационные грамоты сдаются на хранение депозитарию.</p>	<p><i>Эта статья следует обычной практике заключения многосторонних соглашений, в соответствии с которой соглашение открывается для подписания всеми перечисляемыми правительствами. Подписание может состояться в любое время, например, на совещании министров или может быть произведено позднее уполномоченными представителями этих правительств.</i></p> <p><i>Чтобы стать стороной в соглашении участвующее правительство должно затем также подтвердить свое решение в соответствии со своими конституционными процедурами. Документы, удостоверяющие ратификацию, сдаются на хранение назначенному депозитарию.</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья __ Присоединение</p>	
<p style="text-align: center;">Традиционный подход</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 1 из 2]</p> <p>Настоящее Соглашение открыто для присоединения любой стороной в (наименование региональной организации).</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 2]</p> <p>Настоящее Соглашение открыто для присоединения другими Сторонами (указание региона) при условии согласия всех Сторон в Соглашении.</p> <p style="text-align: center;">Промежуточный подход</p> <p>1. Настоящее Соглашение применяется, с одной стороны, к территориям, на которых применяется (соглашение об учреждении многосторонней региональной организации), и на условиях, установленных в этом (соглашении), и, с другой стороны, к территории (наименование государства, включаемого в соглашение).</p> <p>2. Присоединяющаяся Сторона сдает на хранение соответствующий документ о присоединении депозитарию. Присоединение вступает в силу в день получения такого документа депозитарием, который направляет заверенную копию всем Сторонам.</p> <p style="text-align: center;">Полная либерализация</p> <p>После вступления настоящего Соглашения в силу любое государство, являющееся участником в конвенциях по авиационной безопасности, указанных в Статье__ (Авиационная безопасность), может присоединиться к настоящему Соглашению путем сдачи на хранение документа о присоединении депозитарию.</p>	<p><i>Традиционный подход к увеличению числа сторон в региональном или плюрилатеральном соглашении, основанном на многосторонней региональной организации, когда в организацию вступают новые государства.</i></p> <p><i>Традиционный подход в отношении региональных соглашений, не основанных на многосторонней региональной организации, предусматривает единогласие существующих сторон в разрешении другим государствам региона стать сторонами соглашения.</i></p> <p><i>Промежуточный подход состоит в заключении соглашения о включении государства, не являющегося членом многосторонней региональной организации, в региональное соглашение в области воздушного транспорта.</i></p> <p><i>При полной либерализации соглашение открыто для присоединения любому государству, ратифицировавшему конвенции по авиационной безопасности, и, следовательно, имеет наиболее гибкие критерии в отношении распространения действия соглашения на другие государства.</i></p>

Статья __ Вступление в силу	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Традиционный подход</div> <p>Настоящее Соглашение вступит в силу, когда все подписавшиеся Стороны сдадут на хранение свои ратификационные грамоты депозитарию.</p>	<p><i>Традиционное положение о вступлении в силу требует, чтобы все стороны, заключившие и/или подписавшие соглашение, ратифицировали его, прежде чем оно вступит в силу для каждой стороны.</i></p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Промежуточный подход/ полная либерализация</div> <p>1. Настоящее Соглашение вступает в силу на [согласованный день] с даты сдачи на хранение [согласованное количество] ратификационной грамоты и затем для каждой Стороны – через [количество дней] дней после сдачи на хранение ее ратификационной грамоты или документа о присоединении.</p> <p>2. Депозитарий информирует каждую Сторону о дате вступления в силу настоящего Соглашения.</p>	<p><i>Сторонам необходимо согласовать дату сдачи на хранение, а также количество подписавшихся государств, необходимое для вступления соглашения в силу для тех сторон, которые ратифицируют его. От согласования требуемого количества ратификаций будет зависеть быстрота вступления в силу соглашения. Разумная компромиссная формула (например, вступление в силу при ратификации 50% сторон) позволит ему вступить в силу относительно быстро.</i></p>

<p style="text-align: center;">Приложение __ Меры переходного характера</p>	
<p>Нижеуказанные меры переходного характера теряют силу (дата) или по наступлении такой более ранней даты, какая будет согласована Сторонами.</p>	<p><i>Это рекомендуемое ИКАО приложение касается вопросов участия, а также стабильности при осуществлении либерализации. Составленное с учетом существующей практики и применяемых подходов, это приложение охватывает как меры участия, так и преференциальные меры. Оно состоит из одного или нескольких из трех типов положений. Если эти положения будут в одинаковой мере применяться к каждой стороне, они могут считаться мерами участия. В противном случае они будут рассматриваться как преференциальные меры.</i></p> <p><i>Ниже приводится примерный перечень вопросов, которые могут охватываться государствами в рамках мер переходного характера, предусмотренных в приложении: количество назначаемых авиапредприятий, критерии владения и контроля, провозная емкость и частота, маршрутные и коммерческие права, совместное использование кодов, чартерные перевозки, смешанные перевозки, тарифы, распределение "окон" и вопросы "деловой практики", в частности вопросы наземного обслуживания. Любой из перечисленных вопросов может рассматриваться на основе любого из подходов, указанных в трех положениях. Документ Дос 9587 содержит материал о возможных мерах участия и преференциальных мерах.</i></p> <p><i>Это положение может использоваться, когда конкретная статья (или приложение) не сразу вступает в силу, а применяется в ограниченном объеме в течение переходного периода. Например, стороны соглашаются, что невзирая на приложение с таблицей маршрутов, дающее каждой стороне неограниченные права "пятой свободы", авиапредприятию(ям) одной стороны (развитого государства) не разрешается осуществлять такие коммерческие права на маршрутах между другой стороной (развивающимся государством) и третьим государством до наступления оговоренной даты.</i></p>

Приложение __ Меры переходного характера (продолж.)	
<p>1. Невзирая на положения Статьи __ (или приложения __), назначенное авиапредприятие (или авиапредприятия) Стороны А (или каждой Стороны) может (должно)...</p> <p>2. Невзирая на положения Статьи __ (или приложения __), назначенное авиапредприятие (или авиапредприятия) Стороны А (или каждой Стороны) может (должно)..., как указано ниже:</p> <p>а) с (дата) по (дата)...</p> <p>б) с (дата) по (дата)...</p> <p>3. Невзирая на положения Статьи __ (или приложения __), нижеуказанные положения регулируют...</p>	<p><i>Это положение сходно с первым, но содержит указание поэтапных периодов. Например, стороны могут согласиться, что несмотря на статью, допускающую неограниченное совместное использование кодов, авиапредприятиям каждой стороны разрешается увеличивать перевозки (частоту) на условиях совместного использования кодов в третью страну только постепенно в течение указанных периодов.</i></p> <p><i>Данное положение может использоваться, когда какая-либо статья (или приложение) не сразу вступает в силу и в течение переходного периода применяется иная схема. Например, стороны могут согласиться, что несмотря на статью о тарифах, не требующую представления и утверждения тарифов, порядок установления цен до наступления конкретной даты будет регулироваться режимом страны начала перевозки.</i></p>