

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

Монреаль, 24–29 марта 2003 года

Пункт 2 повестки дня. Изучение ключевых проблем регулирования при либерализации
Пункт 2.1 повестки дня. Владение авиаперевозчиками и контроль за их деятельностью

**ОТКРЫТОСТЬ И ПРОВЕДЕНИЕ КОНСУЛЬТАЦИЙ В ПРОЦЕССЕ
ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ВЛАДЕНИЯ АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМИ И КОНТРОЛЯ НАД НИМИ**

(Представлено Сингапуром)

АННОТАЦИЯ

Сингапур признает изменение внешних условий и поддерживает рекомендации ИКАО и Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) о 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. Настоящий документ представляется на рассмотрение Конференции.

Действия Конференции указаны в п. 4.1.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Национальные авиакомпании, как правило, тесно связаны со своими правительствами в силу целого ряда причин, включая, в частности, следующие: регулирование деятельности в области безопасности полетов и авиационной безопасности, недопущение появления удобных флагов или "свободной езды третьих сторон" и антиконкурентного поведения, национальная оборона, 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.

1.2 В течение двух последних десятилетий, однако, наблюдается тенденция к приватизации авиапредприятий. Это явление частично связано с общими тенденциями глобализации, либерализации и приватизации. Региональное экономическое объединение 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 ИАТА, сформулированные в их рабочих документах, о расширении критериев назначения авиакомпаний. Фактически, принимая во внимание серьезные последствия трагедии 11 сентября 2001 года и связанные с ней события, мы считаем исключительно важным, чтобы авиакомпании обладали коммерческой гибкостью для надежного планирования своей деятельности и принятия оперативных мер. В этой связи государствам следует активно рассматривать вопрос об устранении коммерческих препятствий в рамках 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. С учетом недавнего постановления Европейского суда относительно двусторонних СВС государств-членов вполне вероятно, что для использования европейскими странами в своих переговорах в конечном итоге будет разработана альтернативная модель. Такие правовые рамки будут полезны в качестве основы для обсуждения среди договаривающихся сторон.

2.2 Тем не менее, принимая во внимание разный характер проблем и уникальность условий каждой стороны, важно, чтобы обе стороны 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. Именно благодаря этому подходу Сингапур к настоящему времени смог осуществить либерализацию положений о назначении авиакомпаний более чем в 20% своих СВС.

2.3 В соответствии с рекомендацией ИКАО, принятой на Всемирной авиатранспортной конференции 1994 года, Сингапур предпринял отход от соблюдения критерия "преимущественного владения", предложив внести изменения в положения о назначении авиапредприятий в ряде своих СВС на основе применения принципа "основного места деятельности" и "фактического контроля". Следует отметить, что с некоторыми партнерами, которые были готовы обсудить и "приспособить" наш подход к либерализации критериев назначения, был достигнут прогресс в этом отношении.

2.4 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 и нахождения основного места деятельности в Омане, ОАЭ, Катаре или Бахрейне и осуществления фактического контроля правительствами указанных стран и/или их гражданами. В соответствии с Многосторонним соглашением о либерализации международных воздушных перевозок критерий "преимущественного владения" был снят, хотя любая сторона сохранила за собой право отказать в признании назначения авиапредприятия другой стороны, если она сочтет, что

преимущественное владение авиапредприятием осуществляют граждане стороны, получающей уведомление о назначении.

2.5 Достичь 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, таких, например, которые, вероятно, появятся в результате постановления Европейского суда, 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. Например, Сингапур готов включить "положение об общих перевозчиках Европейского союза (ЕС)" в двусторонние соглашения о воздушном сообщении с европейскими странами, с тем чтобы все перевозчики ЕС могли пользоваться правами, предусмотренными данными СВС, при условии недопущения "свободной езды третьих сторон".

3. ВЫВОД

3.1 Итак, Сингапур выступает за либерализацию критериев назначения 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 контроля 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 КОНФЕРЕНЦИИ

4.1 Конференции предлагается учитывать эти мнения и рекомендации при рассмотрении данного пункта.