

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

(Монреаль, 24–29 марта 2003 года)

Пункт 2 повестки дня. Изучение ключевых проблем регулирования при либерализации
Пункт 2.2 повестки дня. Доступ к рынку

**МНЕНИЕ ГРУЗИИ О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ
(ПО ТЕРМИНУ "ПЕРЕВОЗКА" И "ШЕСТОЙ", "СЕДЬМОЙ",
"ВОСЬМОЙ" И ДЕВЯТОЙ" "СВОБОД" ВОЗДУХА)**

(Представлено Грузией)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе содержится мнение Грузии о термине "перевозка", его влиянии на доступ к рынку (и особенно на право перевозки) и о так называемых "шестой", "седьмой", "восьмой" и "девятой" "свободах" воздуха.

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

Дос 9626, *Руководство по регулированию международного воздушного транспорта*

Дос 9587, *Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта*

Собственный опыт Грузии по регулированию рынка

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Важнейшим элементом права доступа к рынку является право на перевозку, которое, в свою очередь, выражается пятью официальными "свободами" и четырьмя так называемыми "свободами" ("шестая", "седьмая", "восьмая" и "девятая"). Из них, как известно, самой "скандальной" является "шестая свобода". Это потому, что она содержит в себе практически неограниченные возможности освоения авиационного рынка других государств через "отечественный мост", что приводит к процессу неравно возможного освоения рынка, в результате чего, как правило, страдают развивающиеся государства.

1.2 Главным "виновником" этого, по нашему мнению, является неопределенность понятия термина "перевозка" на международном уровне и неоднозначный подход к нему.

1.3 Одни государства считают, что "перевозка" – это транспортировка пассажира с начального пункта до пункта назначения по транспортным документам, а другие считают, что это транспортировка с начального пункта до первого пункта, где происходит выгрузка. Отсюда и неофициальная теория по применению "шестой свободы", как суммы "четвертой" и "третьей" "свобод" воздуха, и в конечном итоге перевозка пассажиров происходит через "отечественный мост" в третью страну с вытекающими отсюда финансовыми последствиями для "слабых" государств, которые в то же время являются первоначальными (или конечными) пунктами перевозок.

1.4 Наша позиция заключается в том, что должно быть четко определено, что для иностранного перевозчика предоставление прав совершать посадки с целью погрузки пассажиров и их **перевозка**, означает одно из перечисленных:

- a) доставку пассажира с первоначального пункта погрузки до страны, назначившей этого перевозчика; или
- b) доставку пассажира "через отечественный мост" в третью страну.

1.5 В добавление к изложенной мысли, можно отметить, что при рассмотрении того или иного коммерческого вопроса по доступу к рынку понятия так называемых "шестой", "седьмой", "восьмой" и "девятой" "свобод" воздуха настолько прижились в практике, что считаем целесообразным рассмотреть вопрос о предоставлении статуса официальных терминов отмеченным "свободам" воздуха (хотя при этом учитываем, что теоретически можно "придумать" "десятую", "одиннадцатую" и другие "свободы" воздуха).

2. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

2.1 Конференции предлагается:

- a) принять во внимание мнение Грузии по термину "**перевозка**" и о статусе так называемых "шестой", "седьмой", "восьмой" и "девятой" "свобод" воздуха;
- b) поручить Генеральному секретарю ИКАО создать рабочую группу по изучению вопросов, изложенных в настоящем рабочем документе, и их рассмотрению Советом ИКАО.