

**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**

**ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ВЛАДЕНИЯ АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМИ И  
КОНТРОЛЯ ЗА ИХ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ**

(Представлено Республикой Корея)

**АННОТАЦИЯ**

Республика Корея считает, что критерий национального владения и контроля является более подходящим для двусторонних рамок авиаперевозок, тогда как критерий основного места деятельности может быть более уместным в региональных рамках воздушного транспорта. Республика Корея признает, что критерий основного места деятельности и прочной связи позволяет снять проблемы, связанные с практикой необоснованного получения выгод (так называемого "бесплатного проезда") для третьих сторон, а также с соображениями безопасности полетов и авиационной безопасности. Тем не менее проблема "бесплатного проезда" для третьих сторон остается нерешенной, если одно из государств региона заключает соглашение о воздушном сообщении по типу "основного места деятельности и прочной связи" с государством за пределами региона.

Действия Конференции приводятся в п. 4.1.

**1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 На протяжении последних 50 лет критерий национального владения и контроля (согласно которому преимущественное владение и фактический контроль за деятельностью авиакомпании должны осуществляться назначающим государством или его гражданами) используется в основном в рамках двустороннего режима для обеспечения национальной безопасности и экономических интересов, а также для реализации принципа взаимности в двусторонних отношениях.

1.2 Однако за последние 10 лет наряду с тенденциями либерализации, глобализации и региональной экономической интеграции наметился усиливающийся консенсус, особенно на

региональном уровне, в отношении того, что авиакомпаниям требуется такой же доступ к мировым рынкам капитала и такая же гибкость для обслуживания глобальных рынков, какими пользуются участники других коммерческих секторов.

1.3 В этом контексте для расширения условий владения авиакомпаниями и контроля за их деятельностью были добавлены концепции общности интересов и основного места деятельности.

1.4 В конечном итоге Секретариат ИКАО предложил новую концепцию "основного места деятельности и прочной связи" в качестве нового подхода в рабочем документе ATConf/5-WP/7 для решения проблем, связанных с практикой "бесплатного проезда" для третьих сторон, безопасностью полетов и авиационной безопасностью.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Критерий национального владения и контроля положен в основу рамок двусторонних воздушных перевозок по принципу взаимности для соблюдения национальных интересов и обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности. Он также помогает поддерживать баланс коммерческих прав в отношениях между участниками двустороннего соглашения без привлечения третьей стороны на двусторонний рынок.

2.2 Критерий "основного места деятельности" или "общности интересов" принят главным образом на региональном уровне. Этот критерий полезен для авиакомпаний в интегрированном регионе, стремящимся получить свободный доступ к региональному рынку без дискриминации по коммерческим правам, а также к необходимому эксплуатационному капиталу.

2.3 Однако в связи с критерием основного места деятельности возникают проблемы, связанные с аспектами безопасности полетов и практикой "бесплатного проезда" для третьих сторон, особенно на двустороннем уровне. Перевозчик третьей стороны подрывает коммерческие права на двустороннем рынке и создает дисбаланс в отношениях между двумя государствами – участниками двустороннего соглашения, когда одно из государств региона заключает соглашение о воздушном сообщении по типу "основного места деятельности" с государством за пределами региона. В таких случаях авиаперевозчик третьей стороны может также использовать практику "удобного флага".

2.4 По изложенным выше причинам большинство государств, особенно на двустороннем уровне, настаивают на использовании критерия национального владения и контроля, и только в интегрированных регионах государства принимают критерии основного места деятельности на региональном уровне. Хотя концепция основного места деятельности была введена для расширения и облегчения условий владения и контроля авиакомпаний, тем не менее она так и не получила полной поддержки со стороны многих государств.

2.5 Критерий основного места деятельности и прочной связи отражает широкий либеральный подход, учитывающий интересы большинства государств. Этот критерий более детально проработан, чем критерий основного места деятельности, и предусматривает множество защитных механизмов, препятствующих практике "удобного флага" и "бесплатного проезда" третьих сторон.

2.6 Тем не менее в долгосрочной перспективе, особенно в рамках либерализованных двусторонних соглашений о воздушном сообщении, авиакомпании третьей стороны могут подорвать либерализованный двусторонний рынок, если не будут введены ограничения. Таким образом, основная проблема, связанная с "бесплатным проездом" третьей стороны, по-прежнему остается нерешенной, как и применительно к критерию основного места деятельности.

2.7 В этом контексте критерий "национального владения и контроля" в большей мере подходит для двустороннего режима воздушных сообщений, тогда как критерий "основного места деятельности" или "основного места деятельности и прочной связи" более уместен в условиях регионального режима воздушных перевозок. Поэтому критерий "основного места деятельности" или "основного места деятельности и прочной связи" требует дополнительного изучения для применения его в рамках двустороннего режима.

2.8 Помимо проблемы "бесплатного проезда" третьих сторон и аспектов безопасности полетов, с вопросами владения очень тесно связаны соображения национальной обороны. Государствам необходимо осуществлять полный контроль за деятельностью своих национальных авиаперевозчиков, особенно в чрезвычайных ситуациях, таких как война. Поэтому критерий национального владения и контроля играет важную роль с точки зрения национальной обороны.

### 3. **ВЫВОДЫ**

3.1 Конференции предлагается сделать следующие выводы:

- a) критерий национального владения и контроля более уместен для двустороннего режима и позволяет избежать практики "бесплатного проезда" третьих сторон, снять проблемы безопасности и укрепить национальную оборону;
- b) критерий основного места деятельности или основного места деятельности и прочной связи может применяться в рамках регионального режима для обеспечения свободного доступа к региональным рынкам коммерческих прав и финансирования;
- c) критерий основного места деятельности и прочной связи отражает широкий либеральный подход, учитывающий интересы большинства государств, в том числе тех, которые хотели бы сохранить критерий национального владения и контроля;
- d) тем не менее в долгосрочной перспективе и особенно в рамках либерализованного соглашения о воздушном сообщении при использовании критерия основного места деятельности и прочной связи по-прежнему возникают проблемы, связанные с "бесплатным проездом" третьих сторон и соображениями национальной обороны;
- e) поэтому типовое положение об основном месте деятельности и прочной связи, предложенное Секретариатом ИКАО, следует включать в региональные или плюрилатеральные соглашения о воздушном сообщении и рассматривать возможность его включения в двусторонние соглашения о воздушном сообщении по желанию государств.

### 4. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

4.1 Конференции предлагается учесть эти замечания и выводы при рассмотрении данного вопроса.