

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

Монреаль, 24–29 марта 2003 года

ПРОЕКТ ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 2.2 ПОВЕСТКИ ДНЯ

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

Примечание. При рассмотрении данного пункта повестки дня он был разделен на три части:

1) либерализация доступа к рынку, 2) аренда воздушных судов и 3) либерализация грузовых воздушных перевозок.

ЧАСТЬ I. ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ДОСТУПА К РЫНКУ

2.2.1 Документация

Секретариат (WP/8) рассмотрел недавние события в области либерализации доступа к рынку, касающиеся обмена основными правами доступа к рынку и аэропортовых ограничений доступа к рынку. Несмотря на прогресс в области либерализации доступа к рынку, достигнутый как на двустороннем, так и на субрегиональном и региональном уровнях, Секретариат считал, что условия для заключения глобального многостороннего соглашения об обмене коммерческими правами еще не созрели. Подчеркнута проблема доступа к рынку в аэропортах с ограниченной пропускной способностью и связанные с ней вопросы распределения окон, а также отмечено, что при либерализации доступа к рынку государства должны должным образом учитывать ограничения по пропускной способности аэропортов и долгосрочные потребности в развитии инфраструктуры.

Секретариат (WP/21) рассмотрел события в сфере либерализации, связанные с доступом к рынку, с точки зрения нормативных положений двусторонних, региональных и плурилатеральных соглашений и договоренностей, а также с точки зрения отрасли с учетом альянсов авиакомпаний, совместного использования кодов и слияний/приобретений.

Куба (WP/51) на основе своего опыта пришла к выводу о том, что включение трех видов услуг в области воздушного транспорта в Генеральное соглашение о торговле услугами (ГАТС) не оказало большого влияния в связи с их ограниченным охватом и что применение принципа наиболее благоприятствуемой нации (MFN) для воздушного транспорта является неприемлемым. Поэтому нынешняя и будущая судьба воздушного транспорта связана с ИКАО, чьи усилия в отношении постепенной, прогрессивной и упорядоченной либерализации обеспечивают достижение соответствующего баланса интересов государств в целях обеспечения и эффективного и стабильного участия.

Грузия (WP/42) изложила свое мнение о способах обеспечения не только равных прав в отношении доступа к рынку, но и равных возможностей на основе заключения коммерческих соглашений между сильными и слабыми авиакомпаниями.

Грузия (WP/44) изложила свое мнение относительно термина "перевозка" и статуса так называемых шестой, седьмой, восьмой и девятой "свобод воздуха".

Индия (WP/85) подчеркнула проблему дисбаланса в предоставлении авиатранспортных услуг, вызванную недостатком окон в некоторых аэропортах, отметив, что при этом ряд аэропортов обладает достаточной пропускной способностью для обеспечения

дополнительных перевозок. Такое положение противоречит основному принципу взаимности и дополнительно осложняется запретом на ночные полеты, вводимом некоторыми государствами. Для решения данной проблемы Индия предложила применять преференциальный режим в процессе распределения окон по линии ИАТА, аналогичный тому, который в настоящее время предоставляется впервые вступающим на рынок эксплуатантам, а также отменить запреты на ночные полеты при условии строгого соблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPS).

Индия (WP/86) с учетом своего опыта односторонней либерализации авиагрузовых перевозок и чартерных перевозок туристов рекомендовала другим государствам осуществлять либерализацию в этих двух авиатранспортных секторах.

Пакистан (WP/57) пояснил свои доводы в пользу продолжения применения двустороннего подхода к предоставлению доступа к рынку без устранения концепции взаимности. Пакистан отметил потребность в наличии механизма, позволяющего авиакомпаниям развивающихся стран получать выбранные ими окна в аэропортах, с тем чтобы иметь возможность обеспечивать необходимые воздушные связи между развитыми и развивающимися государствами.

Соединенные Штаты Америки (WP/50) считали, что неограниченный доступ поставщиков авиатранспортных услуг к международному рынку является ключевым компонентом в предоставлении авиатранспортному сектору возможности вносить максимальный вклад во всемирную экономику. Импульс либерализации следует поддерживать путем использования соглашений об "открытом небе" на двустороннем, региональном, плюрилатеральном и многостороннем уровнях. Перегруженность аэропортов не является существенным ограничением для заключения государствами либерализованных соглашений о воздушном сообщении. В настоящее время нет подтверждения того, что прогресс либерализации усилится путем расширения сферы применения Приложения к ГАТС об услугах в области воздушного транспорта.

Государства АРКГА (WP/64) предложили, чтобы ИКАО разработала руководящие принципы и правила в отношении распределения окон, в которых следует определить необходимые средства получения окон в аэропортах перевозчиками, не имеющими доступа к рынкам в связи с ограниченной пропускной способностью аэропортов, учитывая при этом статью 15 Чикагской конвенции и принципы транспарентности, недискриминации и предоставления равных возможностей. ИКАО следует совместно с ИАТА разработать подробные и четкие критерии гарантии добросовестной конкуренции между авиаперевозчиками, с тем чтобы обеспечить им доступ к рынкам в аэропортах с ограниченной пропускной способностью.

Члены ЛАКГА (WP/99) описали процесс и меры обеспечения более гибкого доступа к рынкам в Латиноамериканском регионе, включая согласование стандартов выдачи эксплуатационных разрешений, постепенное и упорядоченное предоставление прав третьей, четвертой и пятой "свобод", начиная с субрегионального и регионального уровней, и содействие осуществлению нерегулярных перевозок таким образом, чтобы они не затрагивали регулярные перевозки, а также региональные полеты между нетрадиционными аэропортами.

53 африканских государства (WP/79) высказались за постепенную либерализацию доступа к рынку на региональной основе в Африке в соответствии с решением Ямусукро 1999 года. Они не поддержали либерализацию доступа к рынку на глобальной основе, включающую предоставление неограниченных прав сверх третьей и четвертой "свобод воздуха". Они полагали, что коммерческие соглашения, из которых могут быть исключены авиакомпании третьих стран, должны служить основой осуществления коммерческих прав в регионе, и что ИКАО, как орган, занимающийся широким кругом вопросов международного воздушного транспорта, должна координировать эволюцию будущих механизмов регулирования доступа к рынку. Для обеспечения эффективного участия африканских перевозчиков в международных воздушных перевозках им следует отдавать предпочтение без использования принципа взаимности при распределении окон в аэропортах.

МСА (WP/91) полагал, что эксплуатанты аэропортов должны играть ведущую роль в процессе установления окон и следить за эффективным распределением окон между авиакомпаниями. При распределении окон авиакомпаниям следует предоставлять права пользования окнами, а не права собственности.

МСА (WP/92) высказался за предоставление большей гибкости аэропортам для своевременного и эффективного с точки зрения затрат увеличения пропускной способности в целях обеспечения будущего роста объема перевозок в результате либерализации. Незамедлительное выполнение рекомендаций Конференции ИКАО по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (ANSCONF 2000), касающихся аэропортов, поможет аэропортам получить некоторые из экономических и финансовых средств, требующихся им для увеличения пропускной способности.

МСА (WP/93) сделал заключение о том, что в деле увеличения пропускной способности аэропорты, испытывающие проблемы шума, зависят от реального снижения шума в источнике, и выступил за применение более жестких стандартов сертификации воздушных судов по шуму в соответствии с Приложением 16 ИКАО.

ИАТА (WP/27) подчеркнула, что существующая координация расписаний ИАТА обеспечивает гибкое и справедливое распределение окон на глобальной основе и что применение национальных или региональных правил может усложнить данную систему, особенно если они будут несовместимы с глобальной системой. ИАТА считала, что при любой системе распределения окон следует соблюдать такие принципы, как глобальная совместимость; ориентация на рынок и направленность на максимально эффективное использование пропускной способности аэропортов; транспарентность, справедливость и недопущение дискриминации и простота, практичность и экономическая стабильность.

МФТ (WP/74) выступила за то, чтобы государства активно управляли предоставлением своих коммерческих прав в целях обеспечения взаимности, баланса выгод, защиты общественных интересов и участия всех государств в осуществлении воздушных перевозок. Сферу применения Генерального соглашения о торговле услугами (ГАТС) в авиатранспортном секторе расширять не следует.

Соединенные Штаты Америки (WP/90 – информационный документ) представили свое типовое двустороннее соглашение об "открытом небе", многостороннее соглашение о либерализации международных воздушных перевозок среди государств АРЕС (соглашение

"MALIAT" и "Kona") и протокол к соглашению Kona в качестве полезных примеров недавно созданных механизмов либерализации.

ИФАЛПА (WP/34 – информационный документ) считала, что либерализация доступа к рынку также поднимает трудовые и социальные проблемы в связи с существующими различиями в законодательствах государств по трудовым и социальным вопросам. ИФАЛПА считала, что перевозчикам не следует предоставлять права на каботаж или коммерческие права седьмой "свободы", поскольку такие перевозки равноценны "удобным флагам".

ALADA (WP/71 – информационный документ) признала невозможным осуществление в среднесрочном плане радикальных изменений в обмене правами доступа к рынку и считала необходимым установить переходный период, позволяющий иметь региональные структуры коммерческих переговоров.

2.2.2 Рассмотрение вопроса

2.2.2.1 Конференция отметила, что предоставление государствам возможности осуществлять либерализацию доступа к рынку собственными темпами, в выбранном ими направлении и на основе постепенного и упорядоченного процесса дает позитивные результаты в области либерализации международного воздушного транспорта и позволяет избежать неограниченного доступа к рынку, который может привести к применению практики недобросовестной конкуренции доминирующими перевозчиками. Несмотря на определенные риски, небольшие страны, получающие для своих авиакомпаний свободный доступ к крупным рынкам на основе соглашений об "открытом небе", извлекают значительные выгоды в области торговли и туризма. Важно учитывать, что доступ к рынку связан не только с предоставлением коммерческих прав; он означает также необходимость либерализации провозной емкости, ценообразования, нерегулярных перевозок и соответствующих видов обслуживания, таких как совместное использование кодов, наземное обслуживание и автоматизированные системы бронирования.

2.2.2.2 Были высказаны разные точки зрения по проблеме отсутствия у авиакомпаний возможности осуществлять коммерческие права ввиду нехватки аэропортовых окон. Некоторые развивающиеся страны стремились к получению льгот при распределении окон, в то время как другие государства выступали за применение системы ИАТА, обеспечивающей общие условия для всех государств. Было отмечено, что устранение запретов на ночные полеты повысит пропускную способность аэропортов и поможет решить проблему невозможности осуществления авиакомпаниями коммерческих прав в некоторых аэропортах. Однако это создаст сложные экологические проблемы в данных аэропортах. ИКАО опубликовала исследование *Нормативные аспекты выделения "окон" на прилет и вылет рейсов в международных аэропортах* (циркуляр 282, 2001 год). Было предложено, чтобы ИКАО провела дополнительное исследование, которое позволило бы определить средства получения для перевозчиков окон в аэропортах, с тем чтобы они имели доступ к рынкам в аэропортах с ограниченным количеством окон, учитывая при этом статью 15 Конвенции и принципы транспарентности, недискриминации и предоставления равных возможностей.

2.2.2.3 Было поддержано мнение о нецелесообразности распространения действия Приложения по услугам в области воздушного транспорта (ГАТС) на другие услуги, помимо трех охватываемых в настоящее время, однако некоторые государства видели определенную пользу во включении других видов услуг, считая это средством поощрения конкуренции.

2.2.2.4 Было выражено общее согласие с тем, что ИКАО должна по-прежнему играть ведущую роль в разработке основного инструктивного материала по вопросам регулирования международного воздушного транспорта.

2.2.3 Выводы

2.2.3.1 По итогам рассмотрения документации и состоявшейся дискуссии о либерализации доступа к рынку в рамках пункта 1.2 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) После Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/4) 1994 года достигнут значительный прогресс в либерализации доступа к рынку, особенно на региональном и субрегиональном уровнях. Важно отметить, что в целом государства стали более открыто и восприимчиво относиться к идеям либерализации, причем многие из них применяют активный, более сбалансированный подход и корректируют свою политику и практику с учетом проблем либерализации.
- b) Опыт последнего десятилетия подтверждает, что существующие двусторонние, региональные и многосторонние режимы регулирования, основанные на положениях Чикагской конвенции, могут существовать и сосуществуют, и каждый из них может использовать различные подходы к регулированию воздушного транспорта. Эти режимы по-прежнему остаются для государств той жизнеспособной и гибкой платформой, которая позволяет им двигаться в направлении либерализации с учетом конкретных потребностей, целей и условий. Рост числа соглашений об "открытом небе" и других либеральных соглашений свидетельствует об исключительной эффективности этих режимов в расширении либерализации и этот импульс следует сохранить.
- c) Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (IATA) имеет важное значение для либерализации и осуществления международных воздушных сообщений. Поэтому государствам следует продолжать, а ИКАО по-прежнему поддерживать всеобщее соблюдение и применение IATA.
- d) По-прежнему сложным и трудным остается вопрос осуществления закрепленного в ГАТС принципа наиболее благоприятствуемой нации (MFN) применительно к коммерческим правам. Несмотря на наличие определенной поддержки идеи расширения Приложения ГАТС по услугам в области воздушного транспорта за счет включения в него некоторых так называемых "мягких прав", а также некоторых аспектов "жестких прав", отсутствует глобальный консенсус по вопросу о том, стоит ли и как это следует делать. Также пока неясно, является ли ГАТС эффективным средством либерализации воздушного транспорта.
- e) Хотя осуществление принципа многосторонних отношений в области коммерческих прав остается целью Организации, условия для разработки глобального многостороннего соглашения об обмене коммерческими правами на данном этапе еще не созрели. В этой связи государствам следует и в дальнейшем двигаться в направлении либерализации по собственному выбору и собственными темпами, применяя в соответствующих случаях двусторонние, региональные и/или многосторонние подходы. Предлагаемые типовые соглашения ИКАО о воздушном

сообщении (ТСВС) являются подробным руководством по вариантам либерализации и подходам к ней.

- f) Перегруженность аэропортов пока не является существенным ограничением для заключения государствами либеральных соглашений о воздушном сообщении. Однако при либерализации доступа к рынку следует должным образом учитывать ограниченную пропускную способность аэропортов и долгосрочные потребности в развитии инфраструктуры. Проблемы, связанные с невозможностью осуществления авиаперевозчиками законных коммерческих прав в аэропортах с ограниченной пропускной способностью, могут, при необходимости, решаться в контексте обсуждений соответствующих соглашений о воздушном сообщении.
- g) Любая система распределения окон должна быть справедливой, недискриминационной и транспарентной и учитывать интересы всех сторон. Она также должна быть глобально совместимой, направленной на максимально эффективное использование пропускной способности аэропортов, простой, практичной и экономически стабильной.
- h) ИКАО следует по-прежнему внимательно следить за развитием событий в области регулирования и отраслевыми событиями, разрабатывать справочник по практическому опыту государств в деле либерализации международного воздушного транспорта и распространять соответствующую информацию среди Договаривающихся государств. ИКАО следует также продолжать обновлять действующий инструктивный материал по экономическому регулированию международного воздушного транспорта и разрабатывать необходимый новый материал, направленный на содействие либерализации и повышение уровня гармонизации в виде, например, ТСВС.

ЧАСТЬ II. АРЕНДА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

2.2.4 Документация

В документе Секретариата (WP/9) говорится о все более важной роли аренды воздушных судов при использовании доступа к рынку, приводится описание нормативных подходов к этой практике, применяемых государствами, отмечены потенциальные проблемы в сфере безопасности полетов и пути их решения и предлагается типовой механизм регулирования, охватывающий аспекты безопасности полетов и экономические аспекты этой практики.

В документе **ИАКА** (WP/33) указывается на важность предоставления авиакомпаниям свободы выбора при аренде воздушных судов – с экипажем или без экипажа, при условии соблюдения основных требований безопасности полетов.

МФТ (WP/73) рекомендует, чтобы государства приняли ограничивающий подход к аренде, за исключением тех случаев, когда вопросы, имеющие последствия для лиц на борту воздушных судов (пассажиров и членов экипажа) и связанные с незаконным вмешательством, страхованием, применимостью трудового законодательства и применимой юрисдикцией, полностью решены с обеспечением высочайшего уровня

безопасности полетов и защиты лиц на борту воздушного судна. Следует запрещать осуществление коммерческих прав, которые не предоставлялись и не санкционировались.

2.2.5 Рассмотрение вопроса

2.2.5.1 Было отмечено, что практика аренды предоставляет определенную гибкость и преимущества авиакомпаниям во всех государствах, хотя высказывалась обеспокоенность в отношении авиакомпаний с большим количеством воздушных судов, арендуемых с экипажем (обычно у других авиакомпаний), а также в связи с возможностью "размывания" сфер компетенции по вопросам безопасности полетов и авиационной безопасности. В соглашениях об аренде, фрахтовании и обмене воздушными судами, заключаемых согласно статье 83 *bis* Чикагской конвенции и в двусторонних соглашениях о воздушном сообщении могут рассматриваться некоторые аспекты безопасности полетов. Необходимо также обеспечивать, чтобы практика аренды воздушных судов с экипажем не приводила к использованию авиакомпаниями коммерческих прав, которые не были санкционированы.

2.2.5.2 Предложенная Секретариатом типовая статья о лизинге была одобрена в принципе, хотя следует иметь в виду, что она предназначена для факультативного использования государствами по своему усмотрению и некоторые аспекты в ней требуют уточнения.

2.2.6 Выводы и действия

2.2.6.1 По итогам рассмотрения документации и состоявшейся дискуссии Конференция сделала следующие выводы:

- a) аренда (как с экипажем, так и без экипажа) предоставляет значительные преимущества авиаперевозчикам, позволяя расширить и разнообразить воздушные сообщения, и открывает возможности для создания новых перевозчиков. Однако при этом также возникают проблемы экономического регулирования и безопасности полетов, которые требуют решения;
- b) государствам следует, по мере необходимости, пересматривать свои положения, регулирующие использование арендуемых воздушных судов для выполнения международных авиаперевозок на их территорию или с их территории, а также четко определять, кто несет ответственность за соблюдение минимальных стандартов обеспечения безопасности полетов, путем включения соответствующих положений в свои соглашения о воздушном сообщении или заключения договоренностей, предусмотренных в статье 83 *bis* Чикагской конвенции. Для этих целей могут использоваться положения документа ИКАО "*Руководство по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации*" (циркуляр 295); и
- c) ИКАО следует предоставить Договаривающимся государствам для факультативного использования по своему усмотрению типовую статью об аренде, предложенную Секретариатом, внося в нее изменения и пояснительные примечания с целью:
 - i) уточнить значение фразы "соответствующий полномочный орган";

- ii) провести четкое различие между воздушными судами, арендуемыми "с экипажем" и "без экипажа"; и
- iii) учесть вариант целевой краткосрочной аренды воздушных судов с экипажем.

ЧАСТЬ III. АВИАГРУЗ

2.2.7 Документация

Секретариат (WP/10) рассмотрел в своем документе особенности международных грузовых воздушных перевозок и режим их регулирования государствами, а также вопрос о необходимости проведения реформы в сфере регулирования и предложил меры по расширению либерализации данного сектора.

Индия (WP/86) осветила в своем документе меры, предпринятые ею в одностороннем порядке, по либерализации авиагрузовых перевозок и на основе накопленного опыта их применения рекомендовала другим государствам использовать этот подход в двух упомянутых в этом документе авиационных секторах.

Корея (WP/100) подчеркнула необходимость сбалансированной либерализации грузовых воздушных перевозок, которые вначале будут выполняться с коммерческими правами третьей и четвертой "свобод воздуха". Если в грузовом секторе будет осуществляться либерализация коммерческих прав по пятой и седьмой "свободам воздуха", то ради достижения баланса между заинтересованными государствами следует также включить и восьмую "свободу".

Сингапур (WP/38) в своем документе описал преимущества либерализации авиагрузовых перевозок и предложил поэтапный многосторонний или плюрилатеральный подход, включающий три элемента: 1) назначенные авиаперевозчики осуществляют коммерческие права третьей–седьмой "свобод воздуха" при чистогрузовых авиаперевозках, выполняемых на регулярной или нерегулярной основе; 2) отказ от дискриминационного подхода к перевозчикам в плане доступа к наземным средствам, таможенной очистке и другим видам обслуживания и предоставление им возможности заключения кооперативных соглашений, включая соглашения о совместном использовании кодов; и 3) установление конкретных сроков в процессе поэтапной и постепенной многосторонней либерализации авиагрузовых перевозок с учетом специфики условий и уровня развития экономики в различных странах. Такая многосторонняя либерализация авиагрузовых перевозок может быть осуществлена независимо от либерализации пассажирских авиаперевозок.

Соединенные Штаты Америки (WP/49), отметив в своем документе, что многие действующие в настоящее время соглашения о воздушных сообщениях не обеспечивают коммерческой и эксплуатационной гибкости, которые необходимы для максимального удовлетворения потребностей пользователя, как, к примеру, это предусматривается в соглашениях об "открытом небе", заявили о своей готовности следовать курсом либерализации авиагрузовых перевозок независимо от либерализации пассажирских авиаперевозок, что, однако, является целесообразным в том случае, если это не препятствует либерализации пассажирского сектора. Кроме того, особую озабоченность в США вызывает введение таких ограничений, как ограниченные часы работы аэропорта в

ночное время, что особенно неблагоприятно сказывается на выполнении авиагрузовых перевозок, и поэтому государствам в первую очередь не следует предпринимать таких действий и осуществлять сбалансированный подход к регулированию авиационного шума в соответствии с резолюцией А33-7.

Группа государств Африки (WP/79) считала, что в ходе любого процесса либерализации грузовых воздушных перевозок должны учитываться реальные уровни развития экономики, ресурсы, размеры и конкурентоспособность африканских авиаперевозчиков и осуществляться он должен в виде постепенных, поэтапных, упорядоченных и гарантированных перемен и таким образом, чтобы при этом проводилось различие между смешанными перевозчиками, чистогрузовыми перевозчиками и объединенными перевозчиками, поскольку в отношении их действуют разные режимы регулирования, и чтобы в ходе либерализации смешанных грузовых и пассажирских перевозок применялись те же принципы, которые применяются в отношении пассажирских перевозок, и, кроме того, была обеспечена полная глобальная либерализация всех чистогрузовых и специализированных грузовых перевозок.

МСА (WP/94) в своем документе выступает в защиту либерализации рынка грузовых воздушных перевозок с целью содействовать оптимальному использованию пропускной способности аэропорта и воздушного пространства, стимулирования мировой торговли и создания рабочих мест, так как при этом рыночные силы будут определять потоки грузов в условиях взаимозависимого глобального рынка.

Международная ассоциация грузовых воздушных перевозок (ТИАСА) (WP/83) считала, что в первую очередь следует заняться либерализацией чистогрузовых авиаперевозок и делать это независимо от предложений по либерализации пассажирских авиаперевозок, так как такие авиаперевозки осуществляются в соответствии с отличающимися от грузовых перевозок экономическими принципами, и быстрая либерализация грузовых перевозок положительно скажется на развитии всей мировой экономики. Авиапредприятиям, осуществляющим смешанные перевозки, следует, как правило, также предоставлять право на выполнение перевозок одновременно груза и пассажиров.

МТП (WP/36, информационный документ), отметив, что осуществление всеобщей либерализации воздушного транспорта является долгосрочной целью, заявила, что в ближайшей перспективе следует рассмотреть вопрос о заключении соглашения о выполнении грузовых воздушных перевозок. Успешное заключение такого соглашения о выполнении грузовых воздушных перевозок, возможно, проложит дорогу к либерализации всего сектора воздушного транспорта, хотя для этого необходимо, чтобы все заинтересованные стороны способствовали этому на национальном, региональном и международном уровнях.

Секретариат ОЭСР (WP/59, информационный документ) представил в своем документе информацию о результатах проведенного секретариатом ОЭСР изучения вопроса о реформировании режима регулирования грузовых воздушных перевозок и предложил всеобъемлющий пакет мер по либерализации грузовых воздушных перевозок для использования как на двусторонней, так и на многосторонней основе.

2.2.8 Рассмотрение вопроса

2.2.8.1 Хотя предложенный в документе Секретариата подход к либерализации грузовых воздушных перевозок, включая меры, касающиеся чистогрузовых авиаперевозок, нашел широкую поддержку, тем не менее в ряде выступлений делегатов прозвучала озабоченность тем, что широкая либерализация чистогрузовых перевозок может неблагоприятно сказаться на выполнении смешанных перевозок (пассажиров и груза). Кроме того, было высказано мнение о том, что соглашение об "открытом небе" является оптимальным средством либерализации грузовых воздушных перевозок.

2.2.8.2 Делегаты высказывали различные мнения относительно полезности односторонней либерализации грузовых воздушных перевозок; и хотя некоторые государства уже осуществили это, тем не менее высказывались опасения, что это может вызвать недоразумения в процессе либерализации, и поэтому некоторые государства предпочитают осуществлять либерализацию на двусторонней основе в целях обеспечения взаимности.

2.2.8.3 В выступлениях делегатов указывалось на необходимость изменения текста предложенного приложения по грузовым воздушным перевозкам с той целью, чтобы предусмотреть случаи, когда авиакомпании, выполняющей чистогрузовые авиаперевозки, не разрешается непосредственно эксплуатировать другие виды транспорта, а также те случаи, когда авиаперевозчики должны представлять на утверждение свои тарифы на перевозки грузов. Было также принято решение, что учет требований к обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности является важным аспектом либерализации авиагрузовых перевозок и что с этой целью государства могут применять соответствующие SARPS ИКАО, а также использовать двусторонние, региональные и многосторонние соглашения.

2.2.8.4 Было предложено, чтобы ИКАО представила информацию об опыте либерализации в государствах грузовых воздушных перевозок.

2.2.9 Выводы

2.2.9.1 На основе представленной документации и результатов обсуждения вопроса о либерализации грузовых воздушных перевозок и пункта 2.2 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) грузовые воздушные перевозки, и в частности чистогрузовые авиаперевозки, следует рассматривать в свете ускоренной либерализации и проведения реформы регулирования и исходить при этом из их особенностей, характера деятельности отрасли грузовых воздушных перевозок и потенциальных торговых и экономических выгод, которые могут быть получены в результате такой реформы;
- b) государствам следует рассмотреть возможность либерализации чистогрузовых авиаперевозок, используя один или несколько из следующих вариантов:
 - i) осуществление односторонней либерализации доступа к рынку чистогрузовых авиаперевозок, не требуя при этом двусторонней взаимности или проведения переговоров;

- ii) осуществление либерализации чистогрузовых авиаперевозок путем заключения двусторонних соглашений и проведения переговоров в целях обеспечения взаимности; и
- iii) использовать поэтапный многосторонний/плюрилатеральный подход к либерализации чистогрузовых авиаперевозок.

2.2.9.2 Приведенный ниже проект типового приложения предлагается на рассмотрение Конференции для использования в дальнейшем Договаривающимися государствами по своему усмотрению в соглашениях о воздушном сообщении.

ПРИЛОЖЕНИЕ ПО ГРУЗОВЫМ ВОЗДУШНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ

Стороны соглашаются, что:

1. *Каждое назначенное авиапредприятие, занятое выполнением международных грузовых воздушных перевозок:*
 - a) *получает недискриминационный режим в отношении доступа к производственной базе для таможенной очистки, обработки, хранения груза и упрощения формальностей;*
 - b) *при условии соблюдения местных законов и правил может использовать и/или непосредственно эксплуатировать другие виды транспорта;*
 - c) *может использовать арендованные воздушные суда при условии, что их эксплуатация соответствует стандартам по безопасности полетов и авиационной безопасности, которые применяются в отношении других воздушных судов назначенных авиапредприятий;*
 - d) *может заключать соглашения о совместной деятельности с другими авиаперевозчиками, включая, но не ограничиваясь, соглашения о совместном использовании кодов, блокировании мест и выполнении перевозок типа "интерлайн"; и*
 - e) *может устанавливать собственные грузовые тарифы, которые не требуется представлять на утверждение аэронавигационным полномочным органам каждой из Сторон (любой Стороне).*
2. *В дополнение к правам, оговоренным выше в п. 1, каждое назначенное авиапредприятие, занятое выполнением чистогрузовых авиаперевозок на регулярной или нерегулярной основе, может выполнять авиаперевозки из пункта отправления и назначения на территории одной из Сторон (каждой Стороны) без ограничений в отношении частоты авиаперевозок, провозной емкости, выбора маршрута, типа воздушного судна и пункта отправления или назначения груза.*