

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

**Монреаль, 24–29 марта 2003 года**

**ПРОЕКТ ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 2.6 ПОВЕСТКИ ДНЯ**



---

<b>Пункт 2 повестки дня.</b>	<b>Изучение ключевых проблем регулирования при либерализации</b>
<b>Пункт 2.6 повестки дня.</b>	<b>Разрешение споров</b>

### 2.6.1 Документация

**Секретариат** (WP/15) рассмотрел вопрос о необходимости наличия эффективного и оперативного механизма урегулирования разногласий, с помощью которого могли бы разрешаться различные споры, возникающие в условиях либерализации, на двустороннем и региональном уровнях. В качестве варианта он предложил проект типовой статьи о механизме посредничества, дополняющем традиционные процессы консультаций и арбитражного разбирательства, который основывается на результатах предшествующей работы ИКАО и не затрагивает право сторон использовать другие механизмы разрешения споров в рамках соглашений о воздушном сообщении, включая законы о конкуренции.

**Пакистан** (WP/57) отметил, что механизм разрешения споров требует доработки, и указал на необходимость наличия надежного механизма, учитывающего проблемы развивающихся государств и включающего конкретные критерии отбора лиц в группу экспертов по разрешению споров.

**53 африканских государства** (WP/78) представили информацию о механизмах разрешения споров, разрабатываемых в Африке с целью обеспечения посредничества и быстрого урегулирования конфликтов. Они также подчеркнули необходимость применения глобального подхода к разрешению споров, связанных с обострением конкуренции, и предложили одобрить предложенную типовую статью о разрешении споров, представленную в документе WP/15.

**ИАТА** (WP/29) признала, что либерализация воздушных перевозок имеет последствия для характера споров и участвующих в них сторон и что традиционные процессы консультаций и арбитражного разбирательства могут быть не подходящими. Она предложила применить ускоренный процесс, предусматривающий использование посредника или группы экспертов по урегулированию споров, действующих согласно установленным срокам, при котором стороны договариваются о ясных критериях в отношении выполнения решений посредника/группы экспертов и соглашаются с возможностью применения соответствующих контрмер в случае невыполнения решения группы экспертов.

**АЛАДА** (WP/71 – информационный документ) указала на необходимость изучения альтернативных механизмов разрешения споров в рамках авиационного права, поскольку они имеют исключительно важное значение для региональной интеграции всех стран.

### 2.6.2 Рассмотрение вопроса

2.6.2.1 Была выражена широкая поддержка типового положения о механизме разрешения споров, предложенного Секретариатом в документе WP/15. Данное положение рассматривалось как вариант более эффективного и быстрого разрешения споров государствами. Такой механизм, являющийся промежуточным звеном между длительными консультациями и дорогостоящим арбитражным разбирательством, будет полезен государствам, идущим в направлении либерализации своих воздушных

сообщений, и будет внушать доверие к данному процессу. Механизм должен быть достаточно широким, для того чтобы охватывать все виды споров, которые могут возникать в условиях либерализации.

2.6.2.2 Было выражено мнение о том, что сторонам следует делать все необходимое для выполнения решения посредника или группы экспертов и что переоценивать выгоды или игнорировать возможные негативные аспекты данного механизма не следует. Однако Конференция считала, что для усиления обязательств по выполнению решения посредника в рамках данного механизма необходимо предусмотреть, что стороны в споре обязаны выполнять решение посредника или группы экспертов.

2.6.2.3 Была выражена некоторая обеспокоенность относительно сроков, указанных в положениях о предлагаемом механизме, которые могут оказаться неподходящими для своевременного разрешения некоторых споров, связанных, например, с решением вопросов безопасности полетов и авиационной безопасности. Было также признано, что установление крайних сроков исполнения решения может позволить предупредить потенциальные злоупотребления.

### 2.6.3 Выводы

2.6.3.1 По итогам рассмотрения документации и состоявшейся дискуссии по пункту 2.6 повестки дня "Разрешение споров" Конференция сделала следующие выводы:

- a) в условиях либерализации из-за усиления конкуренции и появления новых рыночных сил могут возникать различные споры и, следовательно, нужно, чтобы государства решали такие споры эффективнее и быстрее; и
- b) государствам и авиатранспортной отрасли нужен такой механизм урегулирования споров, который:
  - i) вызывает доверие и способствует либерализации при наличии гарантий, а также участию развивающихся государств;
  - ii) приспособлен к особым условиям международных воздушно-транспортных операций и конкурентной деятельности;
  - iii) обеспечивает, что могут приниматься во внимание интересы третьих сторон, непосредственно затрагиваемых спором; и
  - iv) является прозрачным и открывает своевременный и эффективный доступ к соответствующей информации для заинтересованных сторон, непосредственно затрагиваемых спором.

2.6.3.2 Конференция согласилась с тем, что государствам следует должным образом рассмотреть нижеуказанную типовую статью в качестве варианта для использования по своему усмотрению в соглашениях о воздушном сообщении.

**"Разрешение споров**

...

- х. Любой спор, который не может быть разрешен путем консультаций, по просьбе одной [любой] из Сторон соглашения может быть вынесен на рассмотрение посредника или группы экспертов по разрешению споров. Такой посредник или такая группа экспертов могут использоваться для целей посредничества, определения существования спора или представления рекомендаций относительно средства защиты или разрешения спора.*
- х. Стороны заранее согласовывают круг полномочий посредника или группы экспертов, руководящие принципы или критерии, а также условия доступа к посреднику или группе экспертов. Они также рассматривают в случае необходимости положения о временной помощи и возможности участия любой стороны, которая может непосредственно затрагиваться спором, принимая во внимание цель и необходимость простого, гибкого и быстрого процесса.*
- х. Посредник или члены группы экспертов могут назначаться из списка авиационных экспертов соответствующей квалификации, который ведется ИКАО. Отбор эксперта или экспертов производится в течение пятнадцати (15) дней со дня получения просьбы о вынесении вопроса на рассмотрение посредника или 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.*
- х. Посредничество совершается в течение шестидесяти (60) дней с момента найма посредника, и любое определение, включая в соответствующих случаях любые рекомендации, выносится 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 выносится определение.*
- х. Стороны добросовестно содействуют посредничеству и выполняют любое решение или определение посредника или 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.*
- х. Издержки, связанные с использованием данного механизма, оцениваются при его основании и распределяются поровну, но с возможностью их перераспределения по вынесении окончательного решения.*
- х. Данный механизм применяется без ущерба для продолжения использования процесса консультаций или последующего использования арбитража, или прекращения действия Соглашения в соответствии со статьей \_."*