

Doc 9587



Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта

Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции

Издание третье — 2008

Международная организация гражданской авиации

Doc 9587



Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта

Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции

Издание третье — 2008

Международная организация гражданской авиации

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО www.icao.int.

Издание третье, 2008.

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

Номер заказа: 9587
ISBN 978-92-9231-435-4

© ИКАО, 2010

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в какой форме и никакими средствами без предварительного письменного разрешения Международной организации гражданской авиации.

ПОПРАВКИ

Об издании поправок сообщается в дополнениях к *Каталогу изданий ИКАО*; Каталог и дополнения к нему имеются на веб-сайте ИКАО www.icao.int.
Ниже приводится форма для регистрации поправок.

РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВКОВ И ИСПРАВЛЕНИЙ

ПОПРАВКИ		
№	Дата	Кем внесено

ИСПРАВЛЕНИЯ		
№	Дата	Кем внесено

ВВЕДЕНИЕ

1. Данная публикация является третьим изданием документа Дос 9587, который представляет собой сборник выводов, решений и инструктивных материалов, разработанных ИКАО для Договаривающихся государств в области экономического регулирования международного воздушного транспорта. Источником этой компиляции является документ Дос 9440, подготовленный в соответствии с резолюцией А23-17 Ассамблеи и опубликованный в 1984 году, который был заменен первым изданием документа Дос 9587, выпущенным в 1992 году. Настоящий документ дополняет второе издание, выпущенное в 1999 году, и включает в себя новый инструктивный материал по вопросам политики, разработанный с тех пор Организацией.

Содержание и структура

2. Основной текст документа содержит выводы, решения и инструктивные материалы, касающиеся экономических аспектов регулирования международного воздушного транспорта, которые были одобрены либо Ассамблеей, либо Советом. Составители данного материала старались охватить в одном документе все соответствующие установки и инструктивные материалы ИКАО с учетом изменяющихся условий регулирования. Чтобы сделать документ более удобным для пользования и наведения справок, основной текст настоящего издания разделен на восемь частей, каждая из которых подпадает под общую тему регулирования. Он содержит некоторые новые положения по таким возникающим проблемам, как безопасность полетов, авиационная безопасность и охрана окружающей среды, которые также имеют отношение к экономическому регулированию воздушного транспорта.

3. Кроме того, настоящий документ включает шесть добавлений, содержащих инструктивный материал, разработанный в основном группой экспертов или Секретариатом и утвержденный Генеральным секретарем. Первые три добавления остаются теми же, что и в предыдущем издании, а именно: добавление 1 "Основные принципы осуществления нерегулярных авиаперевозок", добавление 2 "Инструктивный материал по предотвращению или урегулированию конфликтов, связанных с применением законов о конкуренции к международному воздушному транспорту" и добавление 3 "Преференциальные меры для развивающихся стран в области экономического регулирования международного воздушного транспорта". Тремя новыми добавлениями являются: добавление 4, содержащее выводы, типовые положения и рекомендации Пятой Всемирной авиатранспортной конференции (АТConf/5), добавление 5, содержащее типовые соглашения ИКАО о воздушном сообщении (ТСВС), и добавление 6, в котором приводится резолюция А36-15 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта".

Источники и соответствующие издания

4. Как видно из настоящего документа, в основе политики ИКАО в области воздушного транспорта лежат некоторые статьи *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция), Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях, Соглашение о международном воздушном транспорте и соответствующие резолюции Ассамблеи. В октябре 1998 года Ассамблея приняла резолюцию А32-17, объединяющую все предыдущие резолюции Ассамблеи, касающиеся воздушного транспорта, в единую резолюцию, представляющую собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта. Это сводное заявление с тех пор регулярно обновляется последующими резолюциями Ассамблеи, самой последней из которых является резолюция А36-15.

5. Помимо вышеуказанного, настоящий документ включает также соответствующие тексты других резолюций Ассамблеи (например, об охране окружающей среды) и резолюций, заявлений и решений Совета; декларации соответствующих конференций ИКАО; рекомендации, принятые пятью всемирными авиатранспортными конференциями (1977, 1980, 1985, 1994 и 2003), которые были утверждены Советом, и соответствующие рекомендации, разработанные Группой экспертов по механизму установления международных авиатарифов и Группой экспертов по регулированию воздушного транспорта (бывшая Группа экспертов по регулированию воздушных перевозок), которые были одобрены Советом.

6. Нижеуказанные издания послужили основой для выводов и решений, включенных в настоящий документ, а также дополнительным инструктивным материалом:

*Конвенция о международной гражданской авиации (Doc 7300);
Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 28 сентября 2007 года) (Doc 9902);
Доклад Специальной авиатранспортной конференции (Doc 9199);
Доклад Второй Авиатранспортной конференции (Doc 9297);
Доклад Третьей Авиатранспортной конференции (Doc 9470);
Доклад Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/4 – 1994) (Doc 9644);
Доклад Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/5 – 2003) (Doc 9819).*

7. Особое значение имеет *Руководство по регулированию международного воздушного транспорта* (Doc 9626), подготовленное Секретариатом по просьбе Совета, которое является основным справочным документом по экономическому регулированию международного воздушного транспорта, дополняющим настоящий документ. В нем содержится описательный и аналитический материал о процессе и структуре регулирования на национальном, двустороннем и многостороннем уровнях, а также о сути регулирования и ключевых проблемах.

8. Инструктивный материал, касающийся других конкретных областей регулирования международного воздушного транспорта, не включенных в настоящий документ, содержится в следующих изданиях:

Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания и управление ими

*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание (Doc 9082);
Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (Doc 9161);
Руководство по экономике аэропортов (Doc 9562);
Руководство по сборам за пользование аэропортами и аэронавигационными средствами (Doc 7100);
Доклад по финансовым и смежным организационным и управленческим аспектам предоставления и эксплуатации глобальных навигационных спутниковых систем (GNSS) (Doc 9660);
Доклад Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (ANSCConf 2000) (Doc 9764).*

Упрощение формальностей

*Приложение 9 "Упрощение формальностей";
Автоматическое табло для информации публики о рейсах (Doc 9249);
Машиночитываемые проездные документы (Doc 9303);
Международные пиктограммы, обеспечивающие ориентацию посетителей в аэропортах и на морских вокзалах (Doc 9636);
Доступ инвалидов к воздушному транспорту (циркуляр 274 ИКАО);
Рекомендации в отношении записей регистрации пассажиров (PNR) (циркуляр 309 ИКАО).*

Налогообложение

Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта (Doc 8632).

Охрана окружающей среды

Инструктивный материал по сборам за авиационную эмиссию, связанным с местным качеством воздуха (Дос 9884);

Инструктивный материал по торговле квотами на эмиссию применительно к авиации (Дос 9885).

Будущий пересмотр

9. В настоящее издание включены выводы и решения Ассамблеи и Совета, действующие по состоянию на 8 октября 2004 года. В соответствии с резолюцией А36-15 Ассамблеи, в которой Совету поручается, в частности, следить за тем, чтобы инструктивный материал, содержащийся в настоящем документе, оставался актуальным и отвечал потребностям Договаривающихся государств, данный сборник будет периодически обновляться или пересматриваться в свете будущих решений Ассамблеи и Совета.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Страница

Часть 1. Нормативные соглашения и договоренности	1-1
A. Чикагская конвенция	1-1
B. Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях	1-2
C. Соглашение о международном воздушном транспорте	1-7
D. Определение регулярного международного воздушного сообщения.....	1-11
E. Общая политика в области экономического регулирования	1-18
F. Участие и гарантии.....	1-31
G. Безопасность полетов и авиационная безопасность	1-34
Часть 2. Владение авиакомпаниями и совместная эксплуатация	2-1
A. Владение авиакомпаниями и контроль за их деятельностью	2-1
B. Организации совместной эксплуатации и пульные сообщения	2-4
C. Воздушные суда, эксплуатируемые международными эксплуатационными агентствами.....	2-5
Часть 3. Регулирование провозной емкости авиакомпаний	3-1
A. Типовое положение по методу предварительного определения	3-1
B. Типовое положение по методу соглашения "Бермуды-1"	3-4
C. Типовое положение по методу свободного определения.....	3-8
D. Емкость и ресурсы	3-12
Часть 4. Международные авиатарифы	4-1
A. Резолюция Ассамблеи, касающаяся авиатарифов.....	4-1
B. Положения о тарифах в двусторонних соглашениях	4-2
C. Многосторонние механизмы установления авиатарифов	4-22
D. Практика и процедуры установления авиатарифов	4-24
E. Правила и условия, связанные с тарифами для регулярных пассажирских перевозок	4-26
Часть 5. Автоматизированные системы бронирования	5-1
A. Резолюция Ассамблеи об автоматизированных системах бронирования	5-1
B. Резолюция Совета о Кодексе поведения ИКАО по АСБ	5-2
C. Кодекс поведения по регулированию использования автоматизированных систем бронирования	5-3
D. Замечания по применению Кодекса поведения	5-10
E. Типовые положения по автоматизированным системам бронирования	5-32
Часть 6. Вопросы коммерческой деятельности авиакомпаний	6-1
A. Наземное обслуживание	6-1
B. Перевод валют и перечисление выручки	6-2
C. Оплата местных расходов.....	6-3

(x)

D. Иностраный персонал и доступ к местным видам услуг	6-4
E. Продажа и маркетинг авиатранспортных услуг	6-4
Часть 7. Расширение рамок регулирования	7-1
A. Торговля услугами	7-1
B. Законы о конкуренции	7-2
C. Охрана окружающей среды	7-4
D. Налогообложение	7-32
Часть 8. Другие вопросы регулирования	8-1
A. Регистрация соглашений и договоренностей	8-1
B. Аренда, фрахтование воздушных судов и обмен ими	8-2
C. Аэропортовые сборы и сборы за аэронавигационное обслуживание	8-3
D. Помощь и субсидии государств	8-7
E. Международная авиапочта	8-7
F. Авиационное топливо	8-8
Добавление 1. Основные принципы осуществления нерегулярных авиaperевозок	A1-1
Добавление 2. Инструктивный материал по предотвращению или урегулированию конфликтов, связанных с применением законов о конкуренции к международному воздушному транспорту	A2-1
Добавление 3. Преференциальные меры для развивающихся стран в области экономического регулирования международного воздушного транспорта	A3-1
Добавление 4. Выводы, типовые положения и рекомендации Пятой Всемирной авиатранспортной конференции	A4-1
Добавление 5. Типовые соглашения ИКАО о воздушном сообщении	A5-1
Добавление 6. Политика ИКАО в области воздушного транспорта	A6-1

Часть 1

НОРМАТИВНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ И ДОГОВОРЕННОСТИ

А. ЧИКАГСКАЯ КОНВЕНЦИЯ

1.1 В некоторых статьях *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция) рассматриваются принципиальные вопросы, касающиеся обмена правами между государствами в области регулирования международного воздушного транспорта. Эти статьи, касающиеся суверенитета, права нерегулярных полетов, регулярных воздушных сообщений, каботаж и определения "воздушное сообщение", приводятся ниже. Статьи 5, 6 и 96 а) Чикагской конвенции были рассмотрены Советом в 1982 году в соответствии с рекомендацией 3 Специальной авиатранспортной конференции (SATC, 1977). Совет пришел к выводу, что нет необходимости и нецелесообразно вносить поправки в данные статьи. Статьи Чикагской конвенции, касающиеся ряда других аспектов экономического регулирования, приводятся в настоящем документе в рамках конкретных тем.

Статья 1

Суверенитет

Договаривающиеся государства признают, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией.

...

Статья 5

Право нерегулярных полетов

Каждое Договаривающееся государство соглашается, что все воздушные суда других Договаривающихся государств, не являющиеся воздушными судами, занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях, имеют право, при условии соблюдения положений настоящей Конвенции, осуществлять полеты на его территорию или транзитные беспосадочные полеты через его территорию и совершать посадки с некоммерческими целями без необходимости получения предварительного разрешения и при условии, что государство, над территорией которого осуществляется полет, имеет право требовать совершения посадки. Тем не менее каждое Договаривающееся государство сохраняет за собой право по соображениям безопасности полетов требовать от воздушных судов, которые намереваются следовать над районами, являющимися недоступными или не имеющими надлежащих аэронавигационных средств, следовать по предписанным маршрутам или получать специальное разрешение на такие полеты.

Такие воздушные суда, если они заняты в пере-возке пассажиров, груза или почты за вознаграждение или по найму, но не в регулярных международных воздушных сообщениях, пользуются также, с учетом положений статьи 7, привилегией принимать на борт или выгружать пассажиров, груз или почту при условии, что любое государство, где

производится такая погрузка или выгрузка, имеет право устанавливать такие правила, условия или ограничения, какие оно может счесть желательными.

Статья 6

Регулярные воздушные сообщения

Никакие регулярные международные воздушные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территорию Договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению или с иной санкции этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции.

Статья 7

Каботаж

Каждое Договаривающееся государство имеет право отказывать воздушным судам других Договаривающихся государств в разрешении принимать на борт на его территории пассажиров, почту и груз, перевозимые за вознаграждение или по найму и имеющие другой пункт назначения в пределах его территории. Каждое Договаривающееся государство обязуется не вступать ни в какие соглашения, которые специально представляют какому-либо другому государству или авиапредприятию какого-либо другого государства любую такую привилегию на исключительной основе, и не получать любой такой исключительной привилегии от любого другого государства.

...

Статья 96

В целях настоящей Конвенции

- а) "Воздушное сообщение" означает любое регулярное воздушное сообщение, осуществляемое воздушными судами с целью общественных перевозок пассажиров, почты или груза.

...

В. СОГЛАШЕНИЕ О ТРАНЗИТЕ ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЯХ

1.2 Заключительный акт Международной конференции по гражданской авиации (Чикаго, 1944), включает, среди прочего, Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях, в соответствии с которым некоммерческие права для регулярных сообщений обмениваются на многосторонней основе. Ниже приводится полный текст этого Соглашения. По состоянию на 1 мая 2007 года участниками Соглашения являлись 123 Договаривающихся государства.

Государства, подписавшие и принявшие настоящее Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях, будучи членами Международной организации гражданской авиации, объявляют о нижеследующем:

Статья I

Раздел 1

Каждое Договаривающееся государство предоставляет другим Договаривающимся государствам следующие свободы воздуха в отношении регулярных международных воздушных сообщений:

- 1) привилегию совершать полеты через его территорию без посадки;
- 2) привилегию совершать посадку с некоммерческими целями.

Привилегии, предусмотренные в настоящем разделе, не применяются в отношении аэропортов, используемых в военных целях, исключая какие-либо международные воздушные сообщения. В районах активных военных действий или военной оккупации, а также во время войны осуществление таких привилегий на путях снабжения, ведущих в такие районы, подлежит одобрению компетентных военных властей.

Раздел 2

Осуществление вышеизложенных привилегий производится в соответствии с положениями Временного соглашения о международной гражданской авиации и – после того, как она вступит в силу, – Конвенции о международной гражданской авиации, составленными в Чикаго 7 декабря 1944 года.

Раздел 3

Договаривающееся государство, предоставляющее авиапредприятиям другого Договаривающегося государства привилегию совершать посадку с некоммерческими целями, может потребовать, чтобы эти авиапредприятия обеспечивали разумное коммерческое обслуживание в пунктах, где производятся такие посадки.

Такое требование не влечет за собой какую-либо дискриминацию между авиапредприятиями, действующими на одном и том же маршруте, учитывает емкость воздушного судна и осуществляется таким образом, чтобы не нанести ущерба нормальной эксплуатации соответствующих международных воздушных сообщений либо, осуществлению прав и обязательств любого Договаривающегося государства.

Раздел 4

Каждое Договаривающееся государство с учетом положений настоящего Соглашения может:

- 1) определять маршрут в пределах своей территории для осуществления любого международного воздушного сообщения и аэропорты, которые могут быть использованы в любом таком сообщении;
- 2) облагать или разрешать обложение в любом таком сообщении справедливыми и умеренными сборами за пользование такими аэропортами и другими средствами; эти сборы не превышают сборы, которые взимаются за пользование такими аэропортами и средствами его национальными воздушными судами, занятыми в таких международных воздушных сообщениях при условии, что по представлению заинтересованного Договаривающегося государства сборы, взимаемые за пользование аэропортами и другими средствами, подлежат рассмотрению Советом Международной организации гражданской авиации, учреждаемым согласно вышеупомянутой Конвенции, который представляет по ним доклад и рекомендации для рассмотрения заинтересованным государством или государствами.

Раздел 5

Каждое Договаривающееся государство сохраняет за собой право отказать в выдаче или аннулировать удостоверение или разрешение, выданное авиатранспортному предприятию другого государства, в любом случае, когда оно не убеждено в том, что преимущественное владение и эффективный контроль осуществляются гражданами Договаривающегося государства, либо в случае, когда такое авиатранспортное предприятие не соблюдает законы государства, над территорией которого оно действует, либо если оно не выполняет свои обязательства по настоящему Соглашению.

Статья II

Раздел 1

Любое Договаривающееся государство, которое сочтет, что действия другого Договаривающегося государства по настоящему Соглашению создают для него несправедливые или тяжелые условия, может просить Совет расследовать данное положение. После этого Совет рассматривает этот вопрос и проводит консультации с заинтересованными государствами. Если такая консультация не разрешит затруднение, Совет может представить соответствующие выводы и рекомендации заинтересованным Договаривающимся государствам. Если после этого заинтересованное Договаривающееся государство, по мнению Совета, не принимает без должных оснований надлежащих исправляющих положение мер, Совет может рекомендовать Ассамблее вышеуказанной Организации, чтобы такое Договаривающееся государство было временно лишено своих прав и привилегий по настоящему Соглашению до тех пор, пока не будут приняты такие меры. Ассамблея двумя третями голосов может таким образом лишить прав и привилегий это Договаривающееся государство на такой период времени, какой она сочтет нужным, либо до тех пор, пока Совет не сочтет, что такое государство приняло исправляющие положение меры.

Раздел 2

Если какое-либо разногласие между двумя или более Договаривающимися государствами относительно толкования или применения настоящего Соглашения не может быть урегулировано путем переговоров, применяются положения главы XVIII вышеупомянутой Конвенции таким же образом, как это предусмотрено в ней в отношении любого разногласия, касающегося толкования или применения вышеупомянутой Конвенции.

Статья III

Настоящее Соглашение остается в силе до тех пор, пока действует вышеупомянутая Конвенция, при условии, однако, что любое Договаривающееся государство – сторона настоящего Соглашения – может денонсировать его посредством уведомления за один год правительство Соединенных Штатов Америки, которое немедленно сообщает всем другим Договаривающимся государствам о таком уведомлении и выходе из Соглашения.

Статья IV

До вступления в силу вышеупомянутой Конвенции все содержащиеся здесь ссылки на нее, кроме тех, которые содержатся в разделе 2 статьи II и в статье V, рассматриваются как ссылки на Временное соглашение о международной гражданской авиации, составленное в Чикаго 7 декабря 1944 года, а ссылки на Международную организацию гражданской авиации, Ассамблею и Совет рассматриваются как ссылки соответственно на Временную международную организацию гражданской авиации, Временную Ассамблею и Временный Совет.

Статья V

Для целей настоящего Соглашения "территория" определяется так, как это изложено в статье 2 вышеупомянутой Конвенции.

Статья VI

Нижеподписавшиеся делегаты Конференции по международной гражданской авиации, созванной в Чикаго 1 ноября 1944 года, поставили свои подписи под настоящим Соглашением, имея в виду, что правительство Соединенных Штатов Америки будет в возможно короткий срок информировано каждым из правительств, от имени которых подписано Соглашение, о том, означает ли подпись от его имени принятие этим правительством Соглашения и обязательство для него.

Любое государство – член Международной организации гражданской авиации может принять настоящее Соглашение как обязательство для него, направив уведомление о его принятии правительству Соединенных Штатов, и такое принятие вступает в силу с даты получения такого уведомления этим правительством.

Настоящее Соглашение вступает в силу между Договаривающимися государствами после его принятия каждым из них. Впоследствии оно будет обязательным для каждого другого государства, сообщившего о его принятии правительству Соединенных Штатов Америки, с даты получения такого сообщения этим правительством. Правительство Соединенных Штатов Америки сообщает всем подписавшим и принявшим настоящее Соглашение государствам о всех датах принятия Соглашения и дате вступления его в силу для каждого принявшего его государства.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся должным образом уполномоченные представители подписали настоящее Соглашение от имени своих соответствующих правительств и даты, указанные против их соответствующих подписей.

СОВЕРШЕНО в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года на английском языке. Текст, составленный на английском, испанском и французском языках, каждый из которых является равно аутентичным, открывается для подписания в Вашингтоне, округ Колумбия. Оба текста сдаются на хранение в архивы правительства Соединенных Штатов Америки, а заверенные копии направляются этим правительством правительствам всех государств, которые могут подписать или принять настоящее Соглашение.

1.3 Ассамблея неоднократно настоятельно рекомендовала государствам ратифицировать Соглашение о транзите, и в настоящее время эта рекомендация отражается в постоянной политике, зафиксированной в резолюции А36-15. Четвертая Всемирная авиатранспортная конференция 1994 года (АТ Conf/4) и Пятая Всемирная авиатранспортная конференция 2003 года также призвали к всеобщему присоединению к Соглашению и выполнению его положений.

Резолюция Ассамблеи

А36-15: добавление А, раздел I (выдержки)

...

Ассамблея,

принимая во внимание, что одна из целей Конвенции заключается в том, чтобы международные воздушные сообщения осуществлялись надежно и экономично, и в этой связи Соглашение о транзите при международных

воздушных сообщениях (СТМВС) содействует достижению этой цели Договаривающимися государствами, которые уже являются участниками этого Соглашения;

...

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, которые еще не стали участниками Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС), в срочном порядке рассмотреть вопрос о присоединении к нему;

...

10. *просит* Президента Совета и Генерального секретаря содействовать универсальному присоединению и выполнению Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС) и обратиться к Договаривающимся государствам с просьбой информировать Секретариат о своих намерениях относительно присоединения к этому соглашению.

Рекомендация АТ Conf/4 (выдержки)

Конференция:

1. Признает, что:

...

m) в течение 50 лет Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях играло очень важную роль в развитии гражданской авиации;

...

3. Рекомендует, чтобы

a) государства стремились к всеобщему соблюдению и выполнению Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях, а ИКАО способствовала этому;

...

1.4 Третья Авиатранспортная конференция (АТ Conf/3, 1985) приняла две рекомендации по вопросу о пролете, одна из которых касалась Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях, а другая была связана с препятствиями, создаваемыми для пролета гражданских воздушных судов в страны, не имеющие выхода к морю, и в обратном направлении.

Рекомендация 7 АТ Conf/3

РЕКОМЕНДУЕТ Договаривающимся государствам, обеспечивать пролет их территорий на недискриминационной основе в соответствии с обязательствами, принятыми в результате присоединения к Чикагской конвенции и Соглашению о транзите при международных воздушных сообщениях.

Рекомендация 8 AT Conf/3

1. РЕКОМЕНДУЕТ Совету изучить надлежащие меры для решения особых проблем, доведенных до сведения Совета, в связи с препятствиями, создаваемыми для пролета гражданских воздушных судов в страны, не имеющие выхода к морю, и в обратном направлении.
2. РЕКОМЕНДУЕТ Договаривающимся государствам не создавать необоснованных препятствий для пролета их территорий гражданскими воздушными судами, следующими в страны, не имеющие выхода к морю, и в обратном направлении, учитывая особые трудности таких стран.

С. СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНОМ ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

1.5 Заключительный акт Конференции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944) также содержит Соглашение о международном воздушном транспорте. Данное соглашение о многостороннем обмене правами вступило в силу в 1945 году в отношении 19 государств, 8 из которых позднее денонсировали его. По состоянию на 1 мая 2007 года общее количество сторон в Соглашении насчитывало 11. Указанный текст был составлен на английском языке, и ни один переведенный текст не был официально принят. Перевод текста на русский, испанский и французский языки был сделан Секретариатом ИКАО.

В 1946 и 1947 годах Временный орган ИКАО (PICAO) пытался разработать многостороннее соглашение, направленное на обеспечение обмена коммерческими правами и рассмотрение вопросов емкости, тарифов и несправедливой практики. Такое соглашение должно было дополнить Соглашение о международном воздушном транспорте. Однако эти попытки оказались безуспешными. Хотя с тех пор международные воздушные перевозки регулируются в основном двусторонними соглашениями между государствами, установление принципа многосторонних отношений в сфере коммерческих прав по-прежнему является целью Организации. (Вопросы многостороннего регулирования подробно излагаются в части 3 документа Дос 9626 "Руководство по регулированию международного воздушного транспорта").

Государства, подписавшие и принявшие настоящее Соглашение о международном воздушном транспорте, будучи членами Международной организации гражданской авиации, объявляют о нижеследующем

Статья I

Раздел 1

Каждое Договаривающееся государство предоставляет другим Договаривающимся государствам следующие свободы воздуха в отношении регулярных международных воздушных сообщений:

- 1) привилегию совершать полеты через его территорию без посадки;
- 2) привилегию совершать посадку с некоммерческими целями;
- 3) привилегию высаживать пассажиров, выгружать почту и груз, взятые на территории государства, чью национальность имеет воздушное судно;
- 4) привилегию брать на борт пассажиров, почту и груз, предназначенные для перевозки на территорию государства, чью национальность имеет воздушное судно;

- 5) привилегию брать на борт пассажиров, почту и груз, предназначенные для перевозки на территорию любого другого Договаривающегося государства, и привилегию высаживать пассажиров, выгружать почту и груз, прибывающие с любой такой территории.

В отношении привилегий, указанных в пунктах 3), 4) и 5) настоящего раздела, гарантии каждого Договаривающегося государства относятся только к прямому сообщению на маршруте, являющемся достаточно прямой авиалинией с территории государства и на территорию этого государства, чью национальность имеет воздушное судно.

Привилегии, предусмотренные в настоящем разделе, не применяются в отношении аэропортов, используемых в военных целях, исключаящих какие-либо воздушные сообщения. В районах активных военных действий или военной оккупации, а также во время войны осуществление таких привилегий на путях снабжения, ведущих в такие районы, подлежит одобрению компетентных военных властей.

Раздел 2

Осуществление вышеизложенных привилегий производится в соответствии с положениями Временного соглашения о международной гражданской авиации и – после того, как она вступит в силу, – *Конвенции о международной гражданской авиации*, составленными в Чикаго 7 декабря 1944 года.

Раздел 3

Договаривающееся государство, предоставляющее авиапредприятиям другого Договаривающегося государства привилегию совершать посадку с некоммерческими целями, может потребовать, чтобы эти авиапредприятия обеспечивали разумное коммерческое обслуживание в пунктах, где производятся такие посадки.

Такое требование не влечет за собой какую-либо дискриминацию между авиапредприятиями, действующими на одном и том же маршруте, учитывает емкость воздушного судна и осуществляется таким образом, чтобы не нести ущерба нормальной эксплуатации соответствующих международных воздушных сообщений либо осуществлению прав и обязательств любого Договаривающегося государства.

Раздел 4

Каждое Договаривающееся государство имеет право отказывать воздушным судам других Договаривающихся государств в разрешении брать на борт на своей территории пассажиров, почту и груз, перевозимые за вознаграждение или по найму и имеющие другой пункт назначения в пределах его территории. Каждое Договаривающееся государство обязуется не вступать ни в какие соглашения, которые специально предоставляют какому-либо другому государству или авиапредприятию какого-либо другого государства, любую такую привилегию на исключительной основе и не получать любой такой исключительной привилегии от любого другого государства.

Раздел 5

Каждое Договаривающееся государство с учетом положений настоящего Соглашения может:

- 1) определять маршрут в пределах своей территории для осуществления любого международного воздушного сообщения и аэропорты, которые могут быть использованы в любом таком сообщении;

- 2) облагать или разрешать обложение в любом таком сообщении справедливыми и разумными сборами за пользование такими аэропортами и другими средствами; эти сборы не превышают сборы, которые взимаются за пользование такими аэропортами и средствами его национальными воздушными судами, занятыми в таких международных воздушных сообщениях, при условии, что по представлению заинтересованного Договаривающегося государства сборы, взимаемые за пользование аэропортами и другими средствами, подлежат рассмотрению Советом Международной организации гражданской авиации, учреждаемым согласно вышеупомянутой Конвенции, который представляет доклад или рекомендации для рассмотрения заинтересованным государством или государствами.

Раздел 6

Каждое Договаривающееся государство сохраняет за собой право отказать в выдаче или аннулировать удостоверение или разрешение, выданное авиатранспортному предприятию другого государства, в любом случае, когда оно не убеждено в том, что преимущественное владение и эффективный контроль осуществляются гражданами Договаривающегося государства, либо в случае, когда такое авиатранспортное предприятие не соблюдает законы государства, над территорией которого оно действует, либо если оно не выполняет свои обязательства по настоящему Соглашению.

Статья II

Раздел 1

Договаривающиеся государства принимают настоящее Соглашение как аннулирующее все обязательства и договоренности между ними, которые не соответствуют его условиям, и обязуются не брать на себя любые такие обязательства и договоренности. Договаривающееся государство, которое взяло на себя какие-либо другие обязательства, не соответствующие настоящему Соглашению, предпринимает немедленные шаги по обеспечению своего освобождения от таких обязательств. Если авиапредприятие любого Договаривающегося государства взяло на себя любые такие несовместимые обязательства, то указанное государство, в котором определена принадлежность этого предприятия, предпринимает все усилия по обеспечению их немедленного прекращения и в любом случае заставляет немедленно прекратить их выполнение, как только могут быть предприняты законные действия после вступления в силу настоящего Соглашения.

Раздел 2

В соответствии с положениями предшествующего раздела любое Договаривающееся государство может заключать соглашения в отношении международных воздушных сообщений, которые не противоречат настоящему Соглашению. Любое такое соглашение немедленно направляется для регистрации Совету, который незамедлительно передает его гласности.

Статья III

Каждое Договаривающееся государство берет на себя обязательство, что при установлении и эксплуатации прямых сообщений должное внимание уделяется интересам других Договаривающихся государств, с тем чтобы не вмешиваться неправомерно в региональные сообщения или не препятствовать развитию их прямых сообщений.

Статья IV

Раздел 1

Любое Договаривающееся государство может на основании оговорки, прилагаемой к настоящему Соглашению, при подписании и принятии его решить не предоставлять и не получать прав и обязательств, предусмотренных пунктом 5) раздела 1 статьи I, и может в любое время после принятия Соглашения, направив Совету шестимесячное уведомление, отказаться от таких прав и обязательств. Такое Договаривающееся государство может, направив Совету шестимесячное уведомление, взять на себя или возобновить, в зависимости от обстоятельств, такие права и обязательства. Договаривающиеся государства не обязаны предоставлять какие-либо права в соответствии с указанным пунктом любому Договаривающемуся государству, которое не взяло их на себя.

Раздел 2

Любое Договаривающееся государство, которое сочтет, что действия другого Договаривающегося государства по настоящему Соглашению создают для него несправедливые или тяжелые условия, может просить Совет расследовать данное положение. После этого Совет рассматривает этот вопрос и проводит консультации с заинтересованными государствами. Если такие консультации не разрешат затруднение, Совет может представить соответствующие выводы и рекомендации заинтересованным Договаривающимся государствам. Если после этого заинтересованное Договаривающееся государство, по мнению Совета, не принимает без должных оснований надлежащих исправляющих положение мер, Совет может рекомендовать Ассамблее вышеуказанной Организации, чтобы такое Договаривающееся государство было временно лишено своих прав и привилегий по настоящему Соглашению до тех пор, пока не будут приняты такие меры. Ассамблея двумя третями голосов может таким образом лишить прав и привилегий это Договаривающееся государство на такой период времени, какой она сочтет нужным, либо до тех пор, пока Совет не сочтет, что такое государство приняло исправляющие положение меры.

Раздел 3

Если какое-либо разногласие между двумя или более Договаривающимися государствами относительно толкования или применения настоящего Соглашения не может быть урегулировано путем переговоров, применяются положения главы XVIII вышеупомянутой Конвенции таким же образом, как это предусмотрено в ней в отношении любого разногласия, касающегося толкования или применения вышеупомянутой Конвенции.

Статья V

Настоящее Соглашение остается в силе до тех пор, пока действует вышеупомянутая Конвенция, при условии, однако, что любое Договаривающееся государство – сторона настоящего Соглашения – может денонсировать его посредством уведомления за один год правительства Соединенных Штатов Америки, которое немедленно сообщает всем другим Договаривающимся государствам о таком уведомлении и выходе из Соглашения.

Статья VI

До вступления в силу вышеупомянутой Конвенции все содержащиеся здесь ссылки на нее, кроме тех, которые содержатся в разделе 3 статьи IV и в статье VII, рассматриваются как ссылки на Временное соглашение о международной гражданской авиации, составленное в Чикаго 7 декабря 1944 года, а ссылки на Международную организацию гражданской авиации, Ассамблею и Совет рассматриваются как ссылки соответственно на Временную международную организацию гражданской авиации, Временную Ассамблею и Временный Совет.

Статья VII

Для целей настоящего Соглашения "территория" определяется так, как это изложено в статье 2 вышеупомянутой Конвенции.

Статья VIII

Подписание и принятие Соглашения

Нижеподписавшиеся делегаты Конференции по международной гражданской авиации, созванной в Чикаго 1 ноября 1944 года, поставили свои подписи под настоящим Соглашением, имея в виду, что правительство Соединенных Штатов Америки будет в возможно короткий срок информировано каждым из правительств, от имени которых подписано Соглашение, о том, означает ли подпись от его имени принятие этим правительством Соглашения и обязательство для него.

Любое государство – член Международной организации гражданской авиации может принять настоящее Соглашение как обязательство для него, направив уведомление о его принятии правительству Соединенных Штатов, и такое принятие вступает в силу с даты получения такого уведомления этим правительством.

Настоящее Соглашение вступает в силу между Договаривающимися государствами после его принятия каждым из них. Впоследствии оно будет обязательным для каждого другого государства, сообщившего о его принятии правительству Соединенных Штатов Америки, с даты получения такого сообщения этим правительством. Правительство Соединенных Штатов сообщает всем подписавшим и принявшим настоящее Соглашение государствам о всех датах принятия Соглашения и дате вступления его в силу для каждого принявшего его государства.

D. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕГУЛЯРНОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО СООБЩЕНИЯ

1.6 В 1952 году Совет принял определение термина "регулярное международное воздушное сообщение" для того, чтобы государства могли им руководствоваться при толковании или применении статей 5 и 6 Конвенции. Определение также включает некоторые примечания по применению определения и анализ прав, предоставляемых статьей 5 Конвенции. В рекомендации 3 Специальной авиатранспортной конференции (1977) предлагается, чтобы Совет рассмотрел возможность пересмотра данного определения. Данный вопрос рассматривался Группой экспертов по регулированию воздушных перевозок, которая пришла к выводу, что определение не нуждается в пересмотре. Тем не менее, для того чтобы подчеркнуть гибкость определения, Группа предложила несколько изменить примечания по применению определения. Вторая Авиатранспортная конференция утвердила выводы Группы, и рекомендация Конференции по данному вопросу была позднее одобрена Советом. Упомянутое определение, пересмотренные примечания и анализ прав приводятся ниже.

В связи с развитием авиационной отрасли и проведением политики либерализации воздушных перевозок в некоторых государствах и регионах различия между регулярными и нерегулярными воздушными сообщениями постепенно стираются. "Третий пакет" мер либерализации воздушного транспорта, утвержденный в 1992 году для применения при перевозках между государствами Европейского союза, фактически устранил нормативные различия между двумя видами сообщений (позволив нерегулярным авиаперевозчикам осуществлять регулярные сообщения и продавать свои услуги непосредственно публике).

Определение регулярного международного воздушного сообщения

Регулярное международное воздушное сообщение представляет собой серию полетов, которому в полном объеме присущи следующие характеристики:

- a) осуществляется через воздушное пространство над территорией более чем одного государства;
- b) осуществляется воздушными судами с целью перевозки пассажиров, почты или груза за воз-награждение, причем каждый полет доступен для любого лица;
- c) при его осуществлении выполняются перевозки между одними и теми же двумя или более пунктами, либо
 - i) в соответствии с опубликованным расписанием, либо
 - ii) рейсами, настолько регулярными или частыми, что они представляют собой явные систематические серии.

Примечания по применению определения

Общие замечания

1. Это определение обычно относится к сообщению:
 - a) которое является частью международной сети сообщений, осуществляемых в соответствии с опубликованным расписанием;
 - b) при котором пассажир без соответствующего предварительного бронирования имеет определенную возможность сохранить за собой место;
 - c) которое обычно осуществляется независимо от кратковременных колебаний в загрузке;
 - d) при котором возможности для остановки в пути и пересадки на рейс другой авиакомпании предоставляются клиенту, который имеет соответствующий билет или авианакладную согласно специальному международному соглашению, если таковое имеется.
2. В силу эксплуатационных характеристик, указанных в определении, и с учетом замечаний, сделанных в примечании 6 ниже, государства могут, по своему усмотрению, считать регулярным сообщение, которое осуществляется, например:
 - a) в соответствии с чартерным соглашением с одним или несколькими фрахтователями с намерением использовать всю емкость воздушного судна и
 - b) часто и регулярно.

Совокупная природа элементов определения

3. Обращается внимание на то, что основные элементы определения, в их применении, носят собирательный характер. Если для какой-то серии полетов одна из характеристик, указанных в подпунктах a), b) или c), отсутствует, такая серия не может классифицироваться как регулярное международное воздушное сообщение с учетом положений примечания 6 ниже.

Значение термина "серия" полетов

4. Регулярное международное воздушное сообщение должно, в первую очередь, состоять из серии полетов. Таким образом, единичный полет сам по себе не является регулярным международным воздушным сообщением, хотя он и может составлять часть такого сообщения. В определении не говорится, какое минимальное количество рейсов необходимо выполнить, чтобы в этом смысле получилась "серия" полетов. Следует определить, все ли серии полетов представляют собой регулярное международное воздушное сообщение, любой ли рейс или рейсы, отвечающие условиям определения, можно включить, или любой ли рейс или рейсы, не отвечающие этим условиям, можно исключить.

5. Когда наличие регулярного международного воздушного сообщения согласно определению установлено, все дополнительные рейсы, имеющие отношение к этому конкретному сообщению и открытые для любого лица, представляют собой часть того же сообщения. "Бездоходные" рейсы коммерческих эксплуатантов, тем не менее, классифицируются как нерегулярные, даже если они осуществляются в тесной связи с регулярным международным воздушным сообщением.

6. В определении не говорится, что все рейсы одной серии, образующей регулярное международное воздушное сообщение, должны выполняться одним эксплуатантом, хотя возможно участие в осуществлении такого сообщения более чем одного эксплуатанта. В подпункте с) определения говорится, однако, о том, что регулярное международное воздушное сообщение представляет собой серию рейсов, которая "осуществляется" таким образом, что ряд не относящихся к ней рейсов, выполняемых не в серии, не может классифицироваться как регулярное международное воздушное сообщение.

Понятие "транспортной" перевозки

7. Серия рейсов должна осуществляться воздушным судном "для перевозки пассажиров, груза и почты", с тем чтобы считаться регулярным международным воздушным сообщением в соответствии с определением. Таким образом, серия рейсов, осуществляемых с другими целями, например с целью тренировки или опыления сельскохозяйственных культур, не может считаться регулярным международным воздушным сообщением, даже если она соответствует другим элементам определения.

Каждый рейс "открыт для любого лица"

8. Чтобы считаться регулярным международным воздушным сообщением согласно определению, серия рейсов должна осуществляться таким образом, чтобы "каждый рейс" был открыт для любого лица. Это не значит, что все рейсы какой-то серии можно классифицировать как нерегулярные, если один из них не открыт для любого лица, так как его можно исключить из рассмотрения, а оставшиеся рейсы составят серию, которая может классифицироваться как регулярная (см. примечание 2). Сообщение может рассматриваться как открытое для любого лица и тем не менее иметь некоторые ограничения, касающиеся, например, времени бронирования, минимального срока пребывания или необходимости действовать через посредника. Что касается воздушного сообщения с такими характеристиками, то на каждое Договаривающееся государство возлагается обязанность определять пределы таких ограничений и решать, являются ли эти ограничения настолько существенными, чтобы рассматривать сообщение как нерегулярное (см. "Общие замечания").

9. Отказ эксплуатанта от выполнения специальной или ограниченной категории перевозки сам по себе не препятствует тому, чтобы сообщение считалось открытым для использования любым лицом в смысле этого элемента определения. Ограничения правительств в отношении видов перевозок, выполнение которых разрешается при осуществлении международных воздушных сообщений, также сами по себе не исключают, чтобы эти перевозки рассматривались в качестве таковых.

Анализ прав, предоставляемых статьей 5 Конвенции

Цедент права в первом абзаце

1. "Каждое Договаривающееся государство"

Анализ. Каждое Договаривающееся государство в данном случае действует от имени всей своей территории в соответствии с определением в статье 2.

Получатели права в первом абзаце

2. "все воздушные суда других Договаривающихся государств, не являющиеся воздушными судами, занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях"

Анализ

- a) Статья 3 исключает из этой категории государственные воздушные суда.
- b) Выражение "воздушные суда других Договаривающихся государств" относится к воздушным судам, зарегистрированным в других Договаривающихся государствах и, следовательно, в соответствии со статьей 17 имеющим национальность этих Договаривающихся государств. Ответственность государств в соответствии с Конвенцией в отношении воздушных судов, зарегистрированных на их территории (например, ответственность за соблюдение статьи 12), остается такой же независимо от национальности владельца или эксплуатанта воздушного судна. В отношении воздушных судов, занятых в коммерческих воздушных перевозках, государство, на чьей территории производится погрузка или выгрузка при перевозках, имеет определенные полномочия устанавливать ограничения согласно последнему абзацу статьи 5, и эти полномочия могут по усмотрению государства быть применены для установления условий относительно национальности владельца или эксплуатанта соответствующего воздушного судна.
- c) Фраза "не являющиеся воздушными судами, занятыми" означает "не занятыми в момент осуществления права". Это означает, что в отношении воздушных судов, иногда используемых для регулярных сообщений, можно требовать любых прав, предоставляемых статьей 5, если они не заняты в регулярных сообщениях в данный момент.
- d) Определение выражения "регулярное международное воздушное сообщение", принятое Советом и приводимое в данном докладе, указывает на то, при каких обстоятельствах воздушное судно, по мнению Совета, следует рассматривать "не... занятым в регулярных международных воздушных сообщениях" и, следовательно, имеющим указанное право.

Сущность права

3. "право... осуществлять полеты на его территорию или транзитные беспосадочные полеты через его территорию и совершать посадки с некоммерческими целями..."

Анализ

- a) В это право включены три типа полетов:
 - i) полет на территорию и беспосадочный полет над территорией государства;

- ii) полет на территорию и над территорией государства с посадкой с некоммерческими целями;
 - iii) полет на территорию государства и окончательная посадка на ней с некоммерческими целями.
- b) Термин "посадка с некоммерческими целями" следует трактовать как включающий посадки, когда пассажиры или товары, не перевозимые за вознаграждение или по найму, принимаются на борт или выгружаются. Термин "посадка с некоммерческими целями" в соответствии с определением в статье 96 означает "посадка с любой целью, иной, чем принятие на борт или выгрузка пассажиров, груза или почты" независимо от того, перевозятся эти пассажиры, груз или почта за вознаграждение или нет. Однако как следует из текста самой статьи, по-видимому, предполагалось, что принятие на борт или выгрузка пассажиров или грузов, не перевозимых за вознаграждение, должно быть предусмотрено в выражении "полеты на" в первом абзаце, поскольку единственное исключение из общих положений данной статьи в этом отношении связано с принятием на борт или выгрузкой пассажиров, груза или почты, перевозимых за вознаграждение или по найму во втором абзаце.
- c) Посадку с некоммерческими целями не следует рассматривать как коммерческую посадку вследствие временной выгрузки транзитных пассажиров, почты или грузов, если посадку необходимо совершить по техническим причинам или для удобства выполнения полета.

Разрешение

4. "...без необходимости получения предварительного разрешения..."

Анализ

- a) Это положение означает, что, как правило, воздушные суда имеют право выполнять типы полетов, указанные в пункте 3) а), без запроса разрешения, которое может быть выдано или в его получении может быть отказано по усмотрению государства, на территорию которого должен осуществляться полет. Действительно, как правило, не требуется никакого документа под названием "разрешение", даже если бы его выдача автоматически предусматривалась по представлении запроса. Однако может потребоваться предварительное уведомление о намеченном прибытии для управления воздушным движением, обеспечения санитарного контроля и подобных целей.
- b) Общее требование о предварительных переговорах в отношении использования маршрутов или мест посадки явилось бы нарушением данного пункта. Единственное общее право устанавливать маршруты и аэропорты, предоставляемое Конвенцией, относится к регулярным сообщениям (статья 68). Поэтому приобретает значение отсутствие любой подобной общей оговорки в статье 5 в совокупности со специальной оговоркой, относящейся к полетам над районами, являющимися недоступными или не имеющими надлежащих аэронавигационных средств.

Оговорки в отношении права полета на территорию, над территорией и посадок с некоммерческими целями

5. "...при условии соблюдения положений настоящей Конвенции..."

Анализ

- a) Эта оговорка относится к соблюдению положений Конвенции воздушными судами, чьи права в отношении выполнения полетов находятся на рассмотрении, когда они намереваются осуществлять эти права. Несоблюдение какого-либо положения данной Конвенции этими воздушными судами в другое

время или другими воздушными судами той же национальности или правительствами национальной принадлежности этих воздушных судов не будет вводить в действие эту оговорку.

б) По-видимому, важными соответствующими частями Конвенции являются:

- Статья 4. Надлежащее использование гражданской авиации.
- Статья 8. Беспилотные воздушные суда.
- Статья 10. Посадка в таможенном аэропорту.
- Статья 11. Применение правил о воздушных передвижениях (последняя часть о соблюдении положений воздушными судами).
- Статья 12. Правила полетов.
- Статья 13. Правила о въезде и выпуске.
- Статья 16. Досмотр воздушных судов.
- Статья 18. Двойная регистрация.
- Статья 20. Наличие знаков.
- Глава V в целом. Условия, подлежащие соблюдению, в отношении воздушных судов.
- Глава VI в целом. Международные стандарты и рекомендуемая практика.

6. "...при условии, что государство, над территорией которого осуществляется полет, имеет право требовать совершения посадки..."

Анализ. Эта оговорка оставляет за каждым Договаривающимся государством особое право требовать посадки любого воздушного судна, осуществляющего нерегулярный полет над любой частью его территории. Данное право является безоговорочным, однако его следует резервировать, и при этом имеется в виду, что оно не будет использоваться в таком широком плане, что это будет означать отмену права, предоставленного выполняющим нерегулярные полеты воздушным судам других Договаривающихся государств, совершать беспосадочные полеты через территорию Договаривающегося государства.

7. "Тем не менее каждое Договаривающееся государство сохраняет за собой право по соображениям безопасности полетов требовать от воздушных судов, которые намереваются следовать над районами, являющимися недоступными или не имеющими надлежащих аэронавигационных средств, следовать по предписанным маршрутам или получать специальное разрешение на такие полеты."

Анализ. Каждому правительству следует решить, какие районы на территории его государства являются "недоступными или не имеющими надлежащих аэронавигационных средств". Следует опубликовать описание таких районов, как это предусмотрено для запретных зон в статье 9, и необходимо указать характер устанавливаемых ограничений. Таким образом, в описании должно быть четко указано, касается ли данное требование i) лишь полета по определенному маршруту, или ii) получения разрешения, или iii) того и другого, поскольку требования в связи с этим являются совокупными, несмотря на использование разделительного союза "или".

Получатели дополнительной привилегии во втором абзаце

8. "Такие воздушные суда, если они заняты в перевозке пассажиров, груза или почты за вознаграждение или по найму, но не в регулярных международных воздушных сообщениях..."

Анализ. Выражение "за вознаграждение или по найму" означает любое вознаграждение, в денежном или другом выражении, которое эксплуатант получает от кого-либо за акт перевозки.

Сущность дополнительной привилегии во втором абзаце

9. "...пользуются также... привилегией принимать на борт или выгружать пассажиров, груз или почту..."

Анализ. Слово "также" указывает на то, что эти воздушные суда должны иметь право, предоставляемое в первом абзаце статьи 5, наряду с привилегией, предоставляемой этим абзацем. Другими словами, им вначале предоставляется право совершить полет на территорию, над территорией и посадку с некоммерческими целями без необходимости получения предварительного разрешения и без оговорок устанавливать "правила, условия или ограничения", упомянутые во втором абзаце. Далее, кроме этого, с определенными оговорками они пользуются привилегией принимать на борт или выгружать пассажиров, груз или почту в пункте посадки. В этом случае опять выражение "пассажиров, груз или почту", безусловно, подразумевает пассажиров, груз или почту, перевозимых за вознаграждение.

Оговорка в отношении привилегии принимать на борт или выгружать пассажиров, груз или почту

10. "с учетом положений статьи 7"

Анализ. Эта оговорка означает, что статья 5 не имеет целью противоречить правилам в отношении каботаж, содержащимся в статье 7.

11. "при условии, что любое государство, где производится такая погрузка или выгрузка, имеет право устанавливать такие правила, условия или ограничения, какие оно может счесть желательными"

Анализ

- a) "Правила, условия или ограничения" могут быть в таком виде, как они опубликованы, и являться постоянными требованиями или они могут быть сформулированы, исходя из обстоятельств в каждом случае.
- b) Право государства включает право требовать специального разрешения на деятельность по приему на борт или выгрузке пассажиров, груза или почты на своей территории или на любую указанную категорию такой деятельности.
- c) Право государства устанавливать правила, условия и ограничения в отношении принятия на борт или выгрузки пассажиров, груза или почты нерегулярным коммерческим воздушным транспортом является безоговорочным. Однако следует иметь в виду, что данное право не должно осуществляться таким образом, чтобы этот важный вид деятельности воздушного транспорта стал невозможным или неэффективным.

Е. ОБЩАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

1.7 В статье 44 Чикагской конвенции излагаются цели и задачи Организации, некоторые из которых имеют также отношение к экономическому регулированию международного воздушного транспорта. Кроме того, Ассамблея приняла резолюцию А36-15, которая представляет собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта; части этой резолюции (введение и выдержки из добавления А), охватывающие вопросы политики общего характера, приводятся ниже, а другие части (добавления А, Е, F и H), касающиеся конкретных вопросов экономического регулирования, приводятся в соответствующих разделах настоящего документа. Полный текст резолюции А36-15 приводится в документе Doc 9902 "*Действующие резолюции Ассамблеи*", а также (для удобства пользования) в добавлении 6 к настоящему документу.

Статья 44

Цели

Целями и задачами Организации являются разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы:

- a) обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации во всем мире;
- b) поощрять искусство конструирования и эксплуатации воздушных судов в мирных целях;
- c) поощрять развитие воздушных трасс, аэропортов и аэронавигационных средств для международной гражданской авиации;
- d) удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте;
- e) предотвращать экономические потери, вызванные неразумной конкуренцией;
- f) обеспечивать полное уважение прав Договаривающихся государств и справедливые для каждого Договаривающегося государства возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении;
- g) избегать дискриминации в отношении Договаривающихся государств;
- h) способствовать безопасности полетов в международной аэронавигации;
- i) оказывать общее содействие развитию международной гражданской аэронавтики во всех ее аспектах.

Резолюция Ассамблеи

А36-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта (выдержки)

Введение

Ассамблея,

принимая во внимание, что Конвенция устанавливает основные принципы, которым должны следовать правительства для обеспечения того, чтобы международные воздушные сообщения могли развиваться упорядоченным, регулярным, эффективным, экономичным и согласованным образом, и поэтому одной из задач ИКАО является поддержка принципов и мер, содействующих осуществлению международных воздушных сообщений на основе равных возможностей, эффективности и экономичности, взаимного уважения прав государств, а также с учетом общих интересов,

принимая во внимание, что воздушный транспорт является одним из важных факторов обеспечения устойчивого экономического развития как на национальном, так и на международном уровнях,

принимая во внимание, что странам, особенно развивающимся, становится все труднее изыскивать необходимые ресурсы для оптимального использования возможностей и решения задач, связанных с развитием воздушного транспорта, и своевременно реагировать на вызовы, обусловленные спросом на воздушный транспорт,

принимая во внимание, что Организация готовит на постоянной основе для Договаривающихся государств инструктивный материал, исследования и статистическую информацию о развитии воздушного транспорта, которые должны быть актуальными, целенаправленными и злободневными и доводиться до сведения Договаривающихся государств с помощью наиболее эффективных средств,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства должны представлять точные и фактические статистические данные и другие сведения, с тем чтобы Организация могла готовить такой инструктивный материал,

принимая во внимание, что Организация переходит к целевому управлению, уделяя при этом все больше внимания внедрению Стандартов, чем их разработке,

принимая во внимание, что разрабатываемый Организацией инструктивный материал и действия Организации по реализации своих стратегических целей должны оказывать содействие Договаривающимся государствам в разработке политики и практики, способствующих процессам глобализации, коммерциализации и либерализации международного воздушного транспорта,

принимая во внимание важность участия Договаривающихся государств в работе Организации в области воздушного транспорта,

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции добавления, которые перечислены ниже, представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта, обновленное по состоянию на день закрытия 36-й сессии Ассамблеи:

- Добавление А. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта.
- Добавление В. Статистика.
- Добавление С. Прогнозирование и экономическое планирование.
- Добавление D. Упрощение формальностей.
- Добавление Е. Налогообложение.
- Добавление F. Аэропортовое и аэронавигационное обслуживание.
- Добавление G. Экономика авиоперевозчиков.
- Добавление H. Авиапочта;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам учитывать эту политику и то, что она постоянно уточняется Советом в документах, указанных в настоящем сводном заявлении, и Генеральным секретарем в руководствах и циркулярах;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам прилагать все усилия для выполнения своих обязательств, вытекающих из Конвенции и резолюций Ассамблеи, поддерживать работу Организации в области воздушного транспорта и, в частности, представлять самым оперативным образом наиболее полную статистическую и другую информацию, запрашиваемую Организацией для ее исследований в области воздушного транспорта;

4. *предлагает* Совету придавать особое значение проблеме финансирования развития людских и технических ресурсов, необходимых для обеспечения наибольшего возможного вклада воздушного транспорта в обеспечение экономического и социального благополучия развивающихся стран;

5. *предлагает* Совету обращаться за консультациями к квалифицированным представителям Договаривающихся государств, когда, по его мнению, это будет содействовать продвижению его работы над любым вопросом в области воздушного транспорта, используя для этого наиболее подходящие средства, включая создание групп квалифицированных экспертов, подотчетных Авиатранспортному комитету, или исследовательских групп Секретариата, а также работу по переписке или проведение совещаний;

6. *предлагает* Совету созывать конференции или специализированные совещания, в которых могли бы участвовать все Договаривающиеся государства, в качестве основного средства достижения прогресса в решении

вопросов всемирного значения в области воздушного транспорта в тех случаях, когда такие совещания оправданы с точки зрения количества и важности вопросов, подлежащих рассмотрению, и когда имеется возможность предпринятия конструктивных действий по ним;

7. *предлагает* Совету обеспечить проведение практикумов, семинаров и прочих подобных совещаний, которые могут потребоваться для ознакомления Договаривающихся государств с политикой ИКАО в области воздушного транспорта и соответствующим инструктивным материалом;

8. *предлагает* Совету регулярно пересматривать сводное заявление о политике ИКАО в области воздушного транспорта и по мере необходимости информировать Ассамблею о целесообразности внесения изменений в заявление;

9. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А35-18.

ДОБАВЛЕНИЕ А. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта

Раздел I. Соглашения и договоренности

Ассамблея,

принимая во внимание, что зафиксированные в Конвенции основополагающие принципы суверенитета, справедливых и равных возможностей, отказа от дискриминации, взаимозависимости, гармонизации и сотрудничества хорошо зарекомендовали себя и по-прежнему являются фундаментом дальнейшего развития международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что обеспечение в максимально возможной степени многосторонних подходов к вопросам коммерческих прав по-прежнему остается одной из целей Организации,

принимая во внимание, что в рамках Конвенции Договаривающиеся государства имеют различные цели и политику в области регулирования, но исходят из единой основной задачи обеспечения постоянного и устойчивого участия в деятельности международной авиатранспортной системы,

принимая во внимание, что одна из целей Конвенции заключается в том, чтобы международные воздушные сообщения осуществлялись надежно и экономично, и в этой связи Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС) содействует достижению этой цели Договаривающимися государствами, которые уже являются участниками этого соглашения,

принимая во внимание, что Ассамблея неоднократно подчеркивала обязательство каждого Договаривающегося государства соблюдать положения статьи 83 Конвенции, регистрируя в Совете в кратчайшие сроки все договоренности, касающиеся международной гражданской авиации, в соответствии с *Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоренностей*,

принимая во внимание, что необоснованные задержки и невыполнение требований, касающихся регистрации авиационных соглашений и договоренностей, нежелательны для точности и полноты нормативной информации, а также для улучшения транспарентности,

принимая во внимание, что установление международных пассажирских и грузовых авиатарифов, которые способствовали бы успешному развитию воздушных перевозок, должно быть справедливым и транспарентным,

принимая во внимание, что существует необходимость адаптации к меняющимся условиям регулирования и эксплуатации в области воздушного транспорта и что Организация разрабатывает руководящие принципы

регулирования международного воздушного транспорта, включая типовые статьи и типовые соглашения о воздушном сообщении, которые государства могут использовать в двусторонних или региональных соглашениях,

1. *вновь подтверждает* первоочередную роль ИКАО в разработке положений, касающихся политики в области регулирования международного воздушного транспорта, и в содействии либерализации;
2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, которые еще не стали участниками Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС), в срочном порядке рассмотреть вопрос о присоединении к нему;
3. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам регистрировать соглашения и договоренности о сотрудничестве в области международной гражданской авиации в ИКАО в соответствии с положениями статьи 83 Конвенции и *Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоренностей*;
4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам полностью информировать Совет о серьезных проблемах, возникающих при применении соглашений или договоренностей о воздушном сообщении, а также о любых достигнутых или предполагаемых результатах в деле создания многосторонних механизмов обмена коммерческими правами;
5. *предлагает* Совету продолжать сотрудничество с региональными и субрегиональными органами по изучению и разработке методов сотрудничества, в том числе либерализованных договоренностей, и анализировать результаты принятия таких мер для определения того, могут ли аналогичные или другие меры быть со временем рекомендованы государствам для применения на более широкой основе;
6. *предлагает* Совету продолжить сравнительный анализ политики и практики Договаривающихся государств и авиакомпаний в отношении коммерческих прав и рассмотрение положений соглашений о воздушных сообщениях и информировать все Договаривающиеся государства о любых новых событиях в международном сотрудничестве в отношении коммерческих прав, включая либерализованные договоренности;
7. *порукает* Совету постоянно рассматривать механизм выработки принципиальных установок Организации по регулированию международного воздушного транспорта и по мере необходимости пересматривать или обновлять его;
8. *предлагает* Совету периодически пересматривать правила регистрации авиационных соглашений и договоренностей с целью упрощения процесса их регистрации;
9. *просит* Генерального секретаря напоминать Договаривающимся государствам о важности незамедлительной регистрации авиационных соглашений и договоренностей и оказывать такое содействие Договаривающимся государствам, какое им может потребоваться при регистрации авиационных соглашений и договоренностей в Совете;
10. *просит* Президента Совета и Генерального секретаря содействовать универсальному присоединению и выполнению Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС) и настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам информировать Секретариат о своих намерениях относительно присоединения к этому соглашению.

...

Раздел V. Разработка рекомендаций по вопросам политики

Ассамблея,

принимая во внимание, что правительства имеют международные обязательства и несут ответственность за экономическое регулирование международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что процессы экономической либерализации и эволюции авиатранспортной отрасли будут и впредь создавать возможности, вызовы и проблемы в области регулирования международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что Организация рассмотрела многие из вопросов регулирования и в итоге подготовила соответствующую политику и другой инструктивный материал,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам при выполнении своих функций, связанных с регулированием, учитывать разработанные ИКАО политику и инструктивный материал по экономическому регулированию международного воздушного транспорта, в том числе содержащиеся в документе Дос 9587 "*Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта*";

2. *предлагает* Совету обеспечить обновление и переработку с учетом потребностей Договаривающихся государств этих политики и инструктивного материала и разрабатывать по мере необходимости рекомендации по возникающим проблемам регулирования, представляющим общий интерес.

1.8 В 1994 году Всемирная авиатранспортная конференция (AT Conf/4) по теме "Регулирование международного воздушного транспорта: сегодня и в будущем" рассмотрела и сделала выводы по ряду предложений о механизмах регулирования, подготовленных Секретариатом ИКАО при содействии Специальной исследовательской группы экспертов по будущим механизмам регулирования (GEFRA). Конференция приняла нижеуказанную единую всеобъемлющую рекомендацию, которая впоследствии была утверждена Советом в марте 1995 года. Выдержки из этой рекомендации, касающиеся конкретных вопросов, также приводятся в соответствующих разделах настоящего документа.

Рекомендация Всемирной авиатранспортной конференции 1994 года

Конференция:

1. *признает, что:*

- a) через 50 лет после подписания *Конвенции о международной гражданской авиации* (Конвенция) в международном воздушном транспорте идет динамичный процесс изменений, что является результатом ужесточения конкуренции, транснационализации бизнеса, глобализации мировой экономики, появления региональных экономических группировок, приватизации и либерализации индустрии услуг и появления новых глобальных соглашений о торговле услугами в различных секторах экономики;
- b) принципы, заложенные в Чикагской конвенции в отношении суверенитета, недискриминационного подхода, взаимозависимости, гармонизации и сотрудничества, которые применяются во всемирном масштабе, хорошо служили делу развития международного воздушного транспорта в течение 50 лет;
- c) эти принципы стали основой появления новых подходов к заключению соглашений о регулировании между Договаривающимися государствами, что связано с внутренними и внешними изменениями, затрагивающими международный воздушный транспорт;
- d) безопасность полетов должна всегда играть первостепенную роль в функционировании и развитии воздушного транспорта, и существует необходимость постоянно обновлять и претворять в жизнь стандарты и рекомендуемую практику, связанные с безопасностью полетов;
- e) независимо от того, какие механизмы будут применяться в будущем для экономического регулирования международного воздушного транспорта, согласно Конвенции ответственность за соблюдение стандартов и

рекомендуемой практики, связанных с обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности, будут по-прежнему нести Договаривающиеся государства;

- f) действуя в рамках Конвенции, Договаривающиеся государства, тем не менее, проводят различную политику и ставят перед собой разные цели в области регулирования, хотя вместе с тем все они стремятся к выполнению основной задачи по обеспечению своего участия путем надежного и устойчивого функционирования в рамках системы международного воздушного транспорта;
- g) в любом случае изменять подход к регулированию международного воздушного транспорта следует таким образом, чтобы должным образом были учтены цели участия и следующие факторы:
 - 1) потребность в дальнейшем обеспечении безопасного и экономичного выполнения полетов воздушными перевозчиками и в аэропортах;
 - 2) сохранение существующих эффективных и экономически выгодных торговых связей между государствами;
 - 3) дальнейший рост широких экономических и социальных преимуществ воздушного транспорта;
 - 4) существующие ограничения инфраструктуры аэропортов и соображения, касающиеся пропускной способности воздушного пространства и защиты окружающей среды;
 - 5) различные уровни экономического развития стран;
 - 6) необходимость в соответствующей подготовке специалистов в области воздушного транспорта;
 - 7) интересы лиц и организаций, принимающих непосредственное участие в функционировании международного воздушного транспорта, включая авиаперевозчиков, потребителей, аэропорты, посредников распределения услуг и рабочую силу;
- h) интересы и потребности развивающихся стран требуют особого рассмотрения при разработке в будущем любого механизма регулирования международного воздушного транспорта, включая доступ к финансовым ресурсам и новой технике;
- i) согласно принципу суверенитета каждое государство определяет свой путь и свои темпы изменения структуры регулирования международного воздушного транспорта на основе принципа равенства возможностей и путем использования, в зависимости от обстоятельств, двусторонних, субрегиональных, региональных и/или глобальных механизмов;
- j) существующие региональные и субрегиональные соглашения о либерализации дают возможность накопить ценный опыт о том, что нужно менять в механизме регулирования, как должен идти этот процесс и на какой структурной основе, и этот опыт необходимо распространить среди государств для их сведения;
- k) двусторонние и многосторонние соглашения могут сосуществовать и действительно сосуществуют, и в рамках каждого из этих видов соглашений могут применяться различные подходы к регулированию международного воздушного транспорта;
- l) в ближайшем будущем, с учетом различий в экономическом развитии и в области конкуренции, нет никакой перспективы заключения глобального многостороннего соглашения об обмене правами на выполнение перевозок;
- m) в течение 50 лет Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях играло очень важную роль в развитии гражданской авиации;

2. *далее признает, что:*

- a) в рамках вышеупомянутого и исходя из изложенных выше принципов, в частности указанных в подпунктах b) и f) выше, общей целью остается обеспечение постепенного, поступательного, упорядоченного и защищенного процесса перехода к доступу к рынку при регулировании международного воздушного транспорта;
- b) составной частью общего процесса либерализации будут механизмы гарантий, при этом отправным моментом будет кодекс поведения и соответствующий механизм урегулирования споров, рассмотренный Конференцией, а также превентивные меры, предназначенные для защиты интересов всех государств в целях обеспечения их эффективного и постоянного участия в международном воздушном транспорте;
- c) в процессе формирования новых механизмов регулирования должны уважаться существующие права, хотя этот "главенствующий принцип" не препятствует проведению по согласию сторон переговоров о пересмотре и, по мере необходимости, "перебалансировании" соглашений о воздушных сообщениях;

3. *рекомендует, чтобы:*

- a) государства стремились к всеобщему соблюдению и выполнению Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях, а ИКАО способствовала этому;
- b) государства уделяли должное внимание выполнению своих обязанностей, связанных с экономическим регулированием, и взаимоотношениям в области международного воздушного транспорта в соответствии с выводами Конференции, сделанными в результате обсуждения следующих вопросов:
 - 1) принадлежность авиаперевозчиков и контроль за их деятельностью,
 - 2) субсидии и помощь государства,
 - 3) законы о конкуренции,
 - 4) защита окружающей среды,
 - 5) налогообложение,
 - 6) наземное обслуживание,
 - 7) перевод валют и перечисление выручки,
 - 8) наем на работу иностранного персонала,
 - 9) продажа и маркетинг авиатранспортных услуг,
 - 10) автоматизированные системы бронирования;
- c) ИКАО в соответствии с целями и задачами, определенными в статье 44 Конвенции, и в рамках своих обязательств глобального характера предпринимала эффективные действия по выполнению ведущей роли в совершенствовании экономического регулирования международной гражданской авиации;
- d) ИКАО развивала эффективные контакты и сотрудничество с новой Всемирной торговой организацией, а также с другими межправительственными и неправительственными организациями, занимающимися вопросами торговли, решение которых оказывает влияние на деятельность международного воздушного

транспорта, для того, чтобы соответствующим образом защищать конкретные потребности международного воздушного транспорта;

- e) ИКАО продолжала уделять первостепенное значение решению вопросов защиты окружающей среды, связанных с международной гражданской авиацией;
- f) ИКАО в процессе регулирования международного воздушного транспорта продолжала заниматься организацией соответствующей подготовки специалистов в таких областях, как воздушное право, экономика и организация управления;
- g) ИКАО продолжала играть роль в обеспечении развития будущих механизмов регулирования международного воздушного транспорта на двусторонней региональной и глобальной основе, постоянно учитывая при этом интересы всех лиц и организаций, участвующих в функционировании международного воздушного транспорта, и то, как важно для государств принимать активное участие в ней, а также продолжала проводить исследования и разрабатывать рекомендации по ряду важных вопросов, включающих:
 - 1) дальнейшую разработку и совершенствование механизма гарантий и "системы сдерживания", представленных Конференции, а также разработку других соответствующих превентивных мер для обеспечения безопасного и упорядоченного развития международного воздушного транспорта и справедливой конкуренции;
 - 2) пересмотр традиционных критериев, касающихся владения воздушными перевозчиками и контроля за этим, с целью расширить их;
 - 3) последствия соглашений воздушных перевозчиков о совместном использовании кодов для регулирования международного воздушного транспорта;
 - 4) пересмотр Кодекса поведения ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования (АСБ) и разработку типовой статьи об АСБ для использования в двусторонних или многосторонних соглашениях о воздушных сообщениях в целях обеспечения справедливого и недискриминационного доступа к этим системам, включая их предоставление для использования, а также для справедливого, понятного для всех и недискриминационного распределения авиатранспортных услуг;
 - 5) преобразование на двусторонней или многосторонней основе механизмов регулирования "деловой практики" в международном воздушном транспорте в более формализованные структуры;
 - 6) возможное преобразование в более формализованные структуры некоторых механизмов регулирования процесса предоставления "жестких прав" в рамках международного воздушного транспорта на двусторонней или многосторонней основе;
 - 7) создание аналитической модели для оценки чистых выгод, получаемых страной в результате деятельности международного воздушного транспорта, и, по мере возможности, соответствующих подходов к регулированию;
 - 8) предпочтительные меры в области экономического регулирования международного воздушного транспорта с целью обеспечения активного участия развивающихся государств в этом виде транспорта и подготовки доклада о результатах этой работы, который должен быть представлен для рассмотрения на следующей очередной сессии Ассамблеи;
- h) государства оказали ИКАО помощь в проведении этих исследований.

1.9 Пятая Всемирная авиатранспортная конференция (ATConf/5) на тему "Проблемы и возможности либерализации", состоявшаяся в Монреале с 24 по 28 марта 2003 года, рассмотрела ряд проблем регулирования, возникающих в процессе либерализации. Результаты работы Конференции включают пакет выводов, типовых положений и рекомендаций (приводятся в добавлении 4 к настоящему документу) и Декларацию глобальных принципов либерализации международного воздушного транспорта, которая приводится ниже. Эти результаты составляют широкую основу политики и практическое руководство по гарантированной экономической либерализации, которые могут гибко использоваться государствами по собственному усмотрению. В июне 2003 года Совет рассмотрел результаты Конференции ATConf/5 и решил направить их государствам для сведения и руководства.

Декларация глобальных принципов либерализации международного воздушного транспорта, принятая Конференцией ATConf/5

Всемирная авиатранспортная конференция на тему "Проблемы и возможности либерализации", проведенная Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) в ее Штаб-квартире в Монреале с 24 по 29 марта 2003 года с участием 145 государств и 29 организаций,

напоминая о благородных целях в *преамбуле к Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция),

сознавая важную роль международного воздушного транспорта и его вклад в национальное развитие и мировую экономику,

подчеркивая чрезвычайную важность аспектов безопасности полетов и авиационной безопасности для международного воздушного транспорта,

учитывая имевшие место после Четвертой Всемирной авиатранспортной конференции 1994 года изменения условий регулирования и эксплуатации международного воздушного транспорта, обусловленные процессами экономического развития, глобализации, либерализации и приватизации, а также желательность постоянного развития механизмов регулирования в целях содействия изменению коммерческих условий деятельности отрасли воздушного транспорта и обеспечения дальнейшего безопасного, надежного и упорядоченного развития гражданской авиации во всем мире,

вновь подтверждая, что основополагающие принципы суверенитета, справедливых и равных возможностей, недискриминации, взаимозависимости, гармонизации и сотрудничества, зафиксированные в Чикагской конвенции, хорошо служили международному воздушному транспорту и по-прежнему являются фундаментом будущего развития международной гражданской авиации,

ЗАЯВЛЯЕТ, что:

1. Общие принципы

1.1 ИКАО и ее Договаривающиеся государства совместно с авиатранспортной отраслью и другими заинтересованными сторонами, участвующими в деятельности гражданской авиации, будут прилагать усилия к тому, чтобы международный воздушный транспорт продолжал развиваться таким способом, который:

- a) обеспечивает высокий и возрастающий уровень безопасности полетов и авиационной безопасности;

- b) способствует эффективному и стабильному участию всех государств в международном воздушном транспорте и получению связанных с этим выгод на основе уважения национального суверенитета и равенства возможностей;
- c) принимает во внимание различие уровней экономического развития государств на основе принципа "общности интересов" и посредством использования преференциальных мер в отношении развивающихся стран;
- d) обеспечивает предоставление адекватной вспомогательной инфраструктуры по разумным ценам;
- e) содействует предоставлению ресурсов для международного воздушного транспорта, в особенности для развивающихся стран;
- f) позволяет развиваться на стабильной экономической основе, подкрепляемой адаптацией условий регулирования и хозяйствования;
- g) стремится свести к минимуму экологические последствия;
- h) отвечает разумным ожиданиям потребителей и потребностям обслуживания населения, в особенности для маршрутов с небольшим объемом движения или неэкономичных по иным причинам маршрутов;
- i) содействует повышению эффективности и сводит к минимуму искажение рынка;
- j) обеспечивает адекватные и эффективные гарантии добросовестной конкуренции;
- k) содействует развитию сотрудничества и гармонизации на субрегиональном, региональном и глобальном уровнях;
- l) должным образом учитывает интересы всех участников, включая авиаперевозчиков и других эксплуатантов, пользователей, аэропорты, общественность, рабочую силу и поставщиков услуг в области туризма и путешествий;

имея в виду в конечном итоге дать международному воздушному транспорту как можно больше экономической свободы, учитывая при этом его специфические характеристики и, в частности, необходимость обеспечения высоких стандартов безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды.

2. Безопасность полетов и авиационная безопасность

2.1 Безопасность полетов и авиационная безопасность должны и впредь играть первостепенную роль в функционировании и развитии международного воздушного транспорта, и государства должны принимать на себя основную ответственность за обеспечение нормативного контроля в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности независимо от каких-либо изменений в системе экономического регулирования.

2.2 Государствам следует сотрудничать в деле осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности во всем мире в соответствии с их обязательствами по Чикагской конвенции.

2.3 Государствам следует учитывать последствия для безопасности полетов и авиационной безопасности при осуществлении трансграничных операций арендуемых воздушных судов, практики совместного использования кодов авиакомпаниями и применении других аналогичных механизмов.

2.4 Меры по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности должны осуществляться эффективным с точки зрения затрат образом, чтобы не возлагать чрезмерного бремени на гражданскую авиацию.

2.5 Меры по обеспечению авиационной безопасности, насколько это возможно, не должны нарушать или затруднять поток пассажиров, грузов, почты и воздушных судов.

2.6 Дальнейшую экономическую либерализацию следует проводить таким образом, чтобы обеспечить наличие четко определенной точки ответственности за безопасность полетов и авиационную безопасность в четко оговоренном государстве или другом регламентирующем полномочном органе, назначенном указанным государством, для любого конкретного полета воздушного судна.

3. Участие и стабильность

3.1 Все государства разделяют основополагающую цель эффективного и стабильного участия в международном воздушном транспорте и получения связанных с этим выгод на основе уважения национального суверенитета и равных возможностей.

3.2 Государствам следует разрабатывать и использовать гарантии для обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности, экономической стабильности и добросовестной конкуренции.

3.3 Государствам следует обеспечивать, чтобы необходимая инфраструктура аэропортов и аэронавигационного обслуживания предоставлялась во всем мире по разумным ценам и на недискриминационной основе.

3.4 Сборы за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание должны использоваться только для покрытия затрат на предоставление средств и обслуживания гражданской авиации.

3.5 Интересы и потребности развивающихся стран должны быть предметом особого внимания, и им могут предоставляться преференциальные условия и финансовая поддержка.

3.6 Мировое авиационное сообщество должно содействовать развитию воздушного транспорта экологически ответственным образом, ограничивая воздействие воздушного транспорта, с тем чтобы добиться максимальной совместимости безопасного, экономически эффективного и упорядоченного развития гражданской авиации с качеством окружающей среды.

4. Либерализация

4.1 Цель постоянного развития механизмов регулирования заключается в создании условий, в которых международный воздушный транспорт может развиваться и расти стабильным, эффективным и экономичным образом без снижения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности и с соблюдением социальных и трудовых стандартов.

4.2 Государствам, которые еще не стали сторонами в Соглашении о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС), следует в срочном порядке рассмотреть возможность вступления в число его участников.

4.3 Процессу либерализации должно способствовать применение во всем мире современного единообразного режима ответственности авиаперевозчиков, а именно Монреальской конвенции 1999 года.

4.4 Каждое государство самостоятельно определяет направление и темпы изменений в сфере регулирования международного воздушного транспорта, проявляя гибкость и используя, в зависимости от обстоятельств, двусторонние, субрегиональные, региональные, плюрилатеральные или глобальные механизмы.

4.5 Государствам следует в той мере, в какой это практически возможно, осуществлять либерализацию доступа к рынку международного воздушного транспорта, доступа авиаперевозчиков к международному капиталу и представлять авиаперевозчикам свободу осуществления коммерческой деятельности.

4.6 Государствам следует с пониманием относиться к стремлению других государств перейти к практике расширенного трансграничного владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью и/или назначения авиаперевозчиков на основе критерия основного места деятельности при условии, что будут сохранены четкие границы компетенции и контроля в сфере регулирования безопасности полетов и авиационной безопасности.

4.7 Государствам следует изучать возможность ускоренной либерализации механизмов регулирования международных авиагрузовых перевозок при условии, что будут сохранены четкие границы компетенции и контроля в сфере регулирования безопасности полетов и авиационной безопасности.

4.8 Транспарентность является важным элементом содействия экономическому росту, повышению конкурентоспособности и финансовой стабильности на внутреннем, региональном и международном уровнях и увеличивает выгоды либерализации.

4.9 Следует и впредь поощрять улучшение обслуживания клиентов авиатранспортной отрасли и разработку соответствующих мер для защиты интересов потребителей.

5. Конкуренция и сотрудничество

5.1 Принятие и применение закона о конкуренции является важной гарантией обеспечения добросовестной конкуренции по мере продвижения государств к либерализованному рынку.

5.2 Сотрудничество между государствами способствует либерализации и позволяет избегать конфликтов, в особенности при решении вопросов законодательства/политики в области конкуренции и условий труда, затрагивающих международный воздушный транспорт.

5.3 Государствам следует избегать принятия односторонних мер, которые могут отрицательно сказаться на упорядоченном и гармоничном развитии международного воздушного транспорта, и обеспечивать, чтобы при применении национальной политики и внутреннего законодательства к международному воздушному транспорту в должной мере учитывались его характерные особенности.

5.4 В тех случаях, когда предоставление государствами помощи авиатранспортному сектору является обоснованным, государства должны принимать транспарентные и эффективные меры для обеспечения того, чтобы такая помощь не оказывала негативного воздействия на конкуренцию на рынке, не оказывала дестабилизирующего эффекта и носила, насколько это возможно, временный характер.

5.5 При условии соблюдения применимых законов о конкуренции государствам следует продолжать признавать наличие систем многостороннего интерлайна, которые позволяют государствам, авиаперевозчикам, пассажирам и грузоотправителям получать доступ к глобальной авиатранспортной сети на недискриминационной основе.

6. Роль ИКАО

6.1 ИКАО следует и впредь играть роль мирового лидера в содействии и координации процессов экономической либерализации и обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности международного воздушного транспорта.

6.2 ИКАО следует и впредь способствовать развитию эффективных связей и сотрудничества с другими межправительственными и неправительственными организациями, занимающимися вопросами международного воздушного транспорта, в целях согласования усилий и во избежание дублирования действий на глобальном уровне.

6.3 Государствам следует рассматривать возможность использования вариантов регулирования, предоставляемых ИКАО, для либерализации международного воздушного транспорта.

6.4 Государствам следует и впредь постоянно информировать ИКАО о развитии событий в области воздушного транспорта, в том числе о введении в действие либеральных механизмов на различных уровнях, и способствовать в рамках других форумов полному пониманию мандата и роли ИКАО.

1.10 Третья Авиатранспортная конференция (AT Conf/3) приняла следующую рекомендацию, призывающую Совет публиковать и периодически обновлять детализированный сборник по вопросам политики, проводимой региональными органами гражданской авиации в области регламентирования воздушного транспорта.

Рекомендация 2 AT Conf/3

РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) Совету публиковать и периодически обновлять детализированный сборник по вопросам политики, проводимой региональными правительственными органами гражданской авиации в области регламентирования воздушного транспорта;
- b) следить за тенденциями развития региональной политики в целях обновления соответствующих руководящих принципов ИКАО при возникновении такой необходимости;
- c) региональным правительственным органам гражданской авиации, а также государствам осуществлять сотрудничество и координацию с тем, чтобы их политика не затрудняла развитие воздушного транспорта на всемирной основе.

1.11 В связи с вышеуказанной рекомендацией в качестве добавления к предыдущему изданию настоящего документа был подготовлен и опубликован сборник по вопросам политики трех региональных органов гражданской авиации, а именно: АКГА, ЕКГА и ЛАКГА. В последние годы возросло число региональных органов, политика и деятельность которых касаются воздушного транспорта. С учетом наличия информации в Интернете в настоящем издании вместо сборника ниже приводятся официальные веб-сайты соответствующих региональных органов, где можно найти информацию об их текущей политике.

Арабская комиссия гражданской авиации (АРКГА): www.acac.org.ma

Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА): www.afcac-cafac.sn/site_anglais/afcac_english.htm

Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА): www.ecac-ceac.org/

Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА): <http://clacseclima.icao.int>

Европейская комиссия: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/

Ф. УЧАСТИЕ И ГАРАНТИИ

1.12 В связи с рекомендацией Всемирной авиатранспортной конференции 1994 года Совет поставил ряд задач, требующих дополнительной работы со стороны Организации, включая разработку и совершенствование механизма гарантий и "системы сдерживания" с помощью восстановленной и расширенной Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта. Принимая во внимание основную задачу обеспечения участия всех государств в деятельности международного воздушного транспорта и общую цель поэтапного, прогрессивного,

упорядоченного и гарантированного перехода к предоставлению доступа к рынку в процессе регулирования, Группа экспертов на своем 9-м совещании, состоявшемся в феврале 1997 года, разработала три нижеуказанные рекомендации, касающиеся соответственно гарантий (ATRP/9-1), урегулирования споров (ATRP/9-2) и мер по обеспечению участия (ATRP/9-3). Эти рекомендации были утверждены Советом в мае 1997 года и направлены государствам для руководства.

Рекомендация ATRP/9-1: механизм гарантий справедливой конкуренции

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ РЕКОМЕНДУЕТ:

государствам, желающим продвигаться в направлении либерализации воздушных сообщений в своих двусторонних и многосторонних отношениях, учитывать, по возможности, взаимосогласованные виды конкурентной практики, которая осуществляется перевозчиком или перевозчиками и которая будет рассматриваться несправедливой при условии использования некоторых или всех следующих критериев в качестве возможного несправедливого поведения, заслуживающего внимательного рассмотрения:

- a) взимание авиатарифов на маршрутах на уровнях, которые в целом не являются достаточными для покрытия расходов на предоставление услуг, с которыми они связаны;
- b) добавление избыточной провозной емкости или частоты обслуживания;
- c) применение постоянной, а не временной практики;
- d) применяемая практика имеет серьезное экономическое воздействие на другого перевозчика или наносит ему серьезный экономический ущерб;
- e) применяемая практика отражает очевидное намерение или имеет очевидную цель нанесения ущерба, устранения или удаления авиаперевозчика с рынка;
- f) поведение указывает на злоупотребление доминирующим положением на маршруте.

Рекомендация ATRP/9-2: урегулирование споров

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ РЕКОМЕНДУЕТ:

- 1) государствам, желающим продвигаться в направлении либерализации воздушных перевозок в своих двусторонних или региональных взаимоотношениях, включать в соглашения по своему усмотрению один или оба из нижеуказанных элементов, предназначенных для механизма урегулирования споров, в целях осуществления посреднических функций или разрешения споров, возникающих в результате якобы несправедливой практики конкурентной борьбы или злоупотребления доминирующим положением:
 - a) положение, предусматривающее проведение совещания на "высоком уровне", в том числе на уровне министров, которое может применяться сторонами при невозможности урегулирования спора относительно якобы несправедливой практики конкурентной борьбы путем консультаций;
 - b) положение о назначении посредника или группы экспертов по урегулированию споров из числа квалифицированных авиационных специалистов, входящих в список экспертов, имеющийся в ИКАО. Желательно, чтобы решение группы экспертов по урегулированию споров относительно сущности спора носило обязательный характер для сторон, однако ее решение относительно средства

разрешения конфликта может быть рекомендательным. Кроме того, группа экспертов по урегулированию споров может принять промежуточное решение в соответствии с положениями, предусмотренными механизмом урегулирования споров, который был представлен на Всемирной авиатранспортной конференции, т. е. группе экспертов может быть "предложено участвующей в споре стороной принять прежде всего решение относительно необходимости или сохранения любого замораживания или возвращения к прежнему положению; стороне, подавшей жалобу, предъявляются убытки, если такое замораживание или возвращение к ранее существовавшему положению сочтено необоснованным". Однако сторонам, помимо прочего, необходимо заблаговременно согласовать:

- i) круг полномочий, процедуры, руководящие принципы или критерии и условия доступа применительно к группе экспертов по урегулированию споров (включая вопрос о предоставлении доступа либо только сторонам, либо также частному сектору, к которому могут относиться, например, авиакомпании), принимая во внимание поставленную цель и потребность в наличии простой, эффективной и быстрой процедуры;
 - ii) способ выполнения решения группы экспертов по урегулированию споров и любых возможных рекомендаций с ее стороны;
- 2) ИКАО разработать и постоянно обновлять для целей будущего механизма список экспертов в области воздушного транспорта, которые будут являться посредниками или членами групп экспертов по урегулированию споров.

Рекомендация ATRP/9-3: меры по обеспечению участия

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ РЕКОМЕНДУЕТ:

- 1) государствам, продвигающимся в направлении либерализации международных воздушных перевозок, рассматривать вопрос о применении мер для обеспечения эффективного и постоянного участия в международном воздушном транспорте; приводимый ниже текст является предварительным перечнем потенциальных мер:
 - a) *провозная емкость* – разделение провозной емкости в отношении равных возможностей, включение встречных предложений о большей провозной емкости конкурирующей авиакомпании или авиакомпаний; постепенное изменение традиционных долей провозной емкости 50/50 на, например, 70/30 по этапам; разрешение взаимосогласованного поэтапного увеличения провозной емкости; использование коэффициента загрузки или других общих рыночных критериев для автоматического увеличения провозной емкости; применение системы, при которой авиакомпания, предлагающая большую провозную емкость, может увеличить эту емкость только на тот объем, на который другая авиакомпания предлагает его уменьшить; разрешение использовать чисто грузовую емкость на основе прогнозов спроса; установление сезонной провозной емкости в соответствии с рыночным прогнозом и переоценка соответствия таким образом установленной емкости после того, как авиаперевозчиком накоплен достаточный опыт; разрешение авиакомпаниям менять провозную емкость между пассажирскими и грузовыми перевозками; предусмотрение исключений в отношении согласованных пределов провозной емкости, связанных с введением в эксплуатацию новых воздушных судов и сезонным обслуживанием; рассмотрение для целей провозной емкости совместного использования кодов иным образом, чем рейсов, осуществляемых собственными воздушными судами;
 - b) *тарифы* – внедрение гибких тарифных систем в целях расширения справедливой и эффективной конкуренции путем предоставления авиаперевозчикам возможности реагировать на изменения на рынках воздушного транспорта; разрешение проводить гибкую тарифную политику внутри зон

- ценообразования (с признанием того, что такое осуществление представляется сложным); поэтапный сдвиг с двойного утверждения на страну пункта отправления и на двойное отклонение; отсутствие регулирования в отношении некоторых тарифов, например грузовых тарифов, нерегулярных (чартерных), премиальных и некоторых льготных пассажирских тарифов; разрешение осуществлять фиксированное изменение в уровнях тарифов;
- с) *доступ к рынку* – увеличение количества назначенных авиакомпаний; переход с единственного назначения на неограниченное; взаимное предоставление "третьей", "четвертой" и "пятой свобод" коммерческих прав в региональном соглашении; использование форм доступа к рынку, таких, как совместное использование кодов, объединение и аренда воздушного судна с экипажем; предоставление "начального отправления" в отношении определенных критических пунктов перевозки, когда ограничения на доступ к рынку устранены; предоставление защитного начального периода для нового предприятия; применение только к региональным перевозкам ограничений в отношении размеров воздушных судов; разрешение осуществлять односторонние перевозки авиакомпаниям иностранных государств без осуществления перевозок национальным авиаперевозчиком(ами); устранение ограничений на региональные перевозки; исключение прав на грузовые перевозки из всех видов ограничений;
- d) *прочие* – упрощение формальностей в отношении нерегулярных рейсов с прибывающими туристами (при условии соблюдения национальных правил принимающего государства); разрешение осуществления невзаимных дополнительных двусторонних перевозок (включая каботаж и "пятую свободу" воздуха) в отношении недообслуживаемых городов или недообслуживаемых маршрутов; постепенный переход координированным образом на более гибкое регулирование в ключевых коммерческих районах; проведение оценки экономических результатов двусторонних соглашений на количественной основе с учетом рыночных условий в целях расширения сотрудничества, например образования союзов авиакомпаниями, обслуживающими определенную территорию; и отмена обычных положений, связанных с двусторонним владением и контролем;
- 2) ИКАО на основе опыта государств постоянно обновлять указанный перечень мер участия и анализировать при возможности примеры их использования государствами.

Г. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ И АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

1.13 Имеется тесная связь между экономическим регулированием и регулированием в сферах безопасности полетов и авиационной безопасности международного воздушного транспорта. Всемирные Авиатранспортные конференции 1994 и 2003 гг. признали, что независимо от изменения механизмов регулирования, безопасность полетов и авиационная безопасность по-прежнему должны иметь первостепенное значение в развитии международной гражданской авиации. В этой связи ИКАО разработала типовые статьи по безопасности полетов и авиационной безопасности для возможного включения в двусторонние соглашения государств о воздушном сообщении. Эти типовые статьи приводятся ниже вместе с соответствующими резолюциями Совета об их принятии.

В целях рассмотрения возникающих проблем и глобальных стратегий XXI века ИКАО провела в феврале 2002 года Конференцию по авиационной безопасности на уровне министров, а в марте 2006 года – Конференцию генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов. Декларации этих двух конференций приводятся ниже.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ**РЕЗОЛЮЦИЯ, КАСАЮЩАЯСЯ ТИПОВОЙ СТАТЬИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ АВИАЦИИ, ПРИНЯТАЯ СОВЕТОМ ИКАО 13 ИЮНЯ 2001 ГОДА**

Совет,

принимая во внимание, что основная цель Организации по-прежнему заключается в обеспечении на всемирной основе безопасности полетов международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 37 Конвенции каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в целях обеспечения максимально достижимой степени единообразия в применении правил и практики во всех областях, в которых такое единообразие будет облегчать и улучшать аэронавигацию,

принимая во внимание, что права и обязанности государств в соответствии с Чикагской конвенцией и в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой, принятыми Советом ИКАО по безопасности полетов авиации, могли бы дополнить и усилить сотрудничество между государствами,

принимая во внимание, что соглашения о воздушном сообщении представляют собой главную юридическую основу для международной перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты,

принимая во внимание, что положения по безопасности полетов авиации должны составлять неотъемлемую часть соглашений о воздушном сообщении,

отмечая, что государствам, включающим типовую статью ИКАО по безопасности полетов в свои авиационные соглашения, ничто не мешает включать любые дополнительные или более жесткие критерии, необходимые, по мнению сторон, для оценки уровня безопасной эксплуатации воздушных судов,

настоятельно призывает все Договаривающиеся государства включать в свои соглашения о воздушном сообщении статью по безопасности полетов авиации,

рекомендует Договаривающимся государствам учитывать типовую статью по безопасности полетов, прилагаемую к настоящей резолюции.

**Дополнение к резолюции Совета от 13 июня 2001 года
ТИПОВАЯ СТАТЬЯ ИКАО ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ АВИАЦИИ**

1. Каждая Сторона может в любое время обратиться с просьбой о консультациях относительно норм безопасности полетов, соблюдаемых другой Стороной, в областях, касающихся аэронавигационных средств, летного экипажа, воздушного судна и эксплуатации воздушного судна. Такие консультации проводятся в течение 30 дней после обращения с такой просьбой.

2. Если в результате таких консультаций одна Сторона находит, что другая Сторона не обеспечивает в областях, указанных в пункте 1, эффективное соблюдение и эффективный контроль за соблюдением норм безопасности полетов, соответствующих Стандартам, действующим в это время в соответствии с *Конвенцией о международной гражданской авиации* (Doc 7300), другая Сторона информируется о таких выводах и мерах, считающихся необходимыми для выполнения Стандартов ИКАО. После этого другая Сторона предпринимает соответствующие корректирующие действия в течение согласованного периода времени.

3. В соответствии со статьей 16 Конвенции Стороны также соглашаются с тем, что любое воздушное судно, эксплуатируемое авиакомпанией или от имени авиакомпании одной Стороны для полетов на территорию или с территории другой Стороны, может, находясь на территории другой Стороны, быть подвергнуто досмотру

уполномоченными представителями другой Стороны при условии, что это не вызовет необоснованной задержки в эксплуатации воздушного судна. Несмотря на обязательства, упомянутые в статье 33 Чикагской конвенции, целью этого досмотра является проверка действительности соответствующей документации воздушного судна и свидетельств его экипажа и соответствия оборудования и состояния воздушного судна Стандартам, действующим в это время в соответствии с Конвенцией.

4. Если для обеспечения безопасности полетов авиакомпании необходимы безотлагательные действия, каждая Сторона сохраняет за собой право незамедлительно приостановить действие или изменить эксплуатационное разрешение, предоставленное авиакомпании или авиакомпаниям другой Стороны.

5. Любые меры одной Стороны, принимаемые в соответствии с п. 4 выше, прекращаются как только основание для принятия этих мер перестанет существовать.

6. Применительно к п. 2 выше в том случае, если установлено, что одна Сторона продолжает не соблюдать Стандарты ИКАО по истечении согласованного периода времени, об этом должен уведомляться Генеральный секретарь ИКАО. Генерального секретаря необходимо также уведомлять о последующем удовлетворительном решении проблемы.

**ДЕКЛАРАЦИЯ КОНФЕРЕНЦИИ ГЕНЕРАЛЬНЫХ ДИРЕКТОРОВ ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ ПО ГЛОБАЛЬНОЙ СТРАТЕГИИ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ
(Монреаль, 20–22 марта 2006 года)**

Принимая во внимание, что Конвенция о международной гражданской авиации и Приложения к ней определяют основные рамки, необходимые для удовлетворения потребностей в сфере безопасности полетов глобальной авиационной системы,

принимая во внимание, что генеральные директора гражданской авиации несут коллективную ответственность за безопасность полетов международной гражданской авиации,

признавая, что рамки безопасности полетов должны в полной мере использоваться всеми заинтересованными сторонами и непрерывно совершенствоваться для обеспечения их постоянной эффективности и действенности в меняющихся нормативных, экономических и технических условиях XXI столетия,

напоминая, что транспарентность информации о безопасности полетов и обмен такой информацией относятся к числу основополагающих принципов безопасной системы воздушного транспорта,

напоминая, что вопросы признания действительными удостоверений и свидетельств других государств регулируются статьей 33 Конвенции и применимыми Стандартами,

напоминая о роли ИКАО в урегулировании споров,

признавая, что взаимное доверие между государствами, а также уверенность общественности в безопасности воздушных перевозок зависят от доступа к адекватной информации о безопасности полетов,

признавая, что ответственность за безопасность полетов носит солидарный характер и что повышение уровня безопасности полетов во всем мире возможно лишь при условии лидирующей роли ИКАО и сотрудничества, взаимодействия и согласованных усилий всех заинтересованных сторон,

признавая, что дальнейшее повышение уровня безопасности полетов в авиации на национальном и международном уровнях требует согласованных и инициативных подходов, позволяющих выявлять факторы риска в сфере безопасности полетов и управлять этими факторами,

генеральные директора гражданской авиации:

1. *обязуются* укреплять рамки безопасности полетов авиации во всем мире посредством:
 - a) скорейшего обеспечения обмена соответствующей связанной с безопасностью полетов информацией между государствами, другими заинтересованными сторонами в авиации и населением, включая обнародование информации о результатах соответствующих проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов как можно скорее, но в любом случае не позднее 23 марта 2008 года;
 - b) осуществления надзора за безопасностью полетов своих эксплуатантов в полном соответствии с применимыми SARPS, контроля за тем, чтобы иностранные эксплуатанты, выполняющие полеты над их территорией, имели надлежащий надзор со стороны своих государственных ведомств, и предприятия надлежащих действий, когда это необходимо для обеспечения безопасности полетов;
 - c) скорейшего внедрения систем управления безопасностью полетов в авиационной отрасли в дополнение к существующим рамкам регулирования;
 - d) разработки эффективных вариантов решения проблем безопасности полетов, включая создание или укрепление региональных и субрегиональных организаций и инициатив по контролю за обеспечением безопасности полетов;
 - e) формирования культуры непредвзятости;

Конференция:

2. *призывает* государства при решении вопроса о признании действительными удостоверений и свидетельств других государств руководствоваться исключительно соображениями безопасности полетов, а не получением экономической выгоды;
3. *призывает* государства, ИКАО, отраслевые структуры и организации-доноры направлять ресурсы на разработку эффективных решений в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов;
4. *призывает* государства, ИКАО и отраслевые структуры поддерживать скоординированное внедрение систем управления безопасностью полетов;
5. *призывает* ИКАО:
 - a) разработать и активно поддерживать механизмы обмена информацией, обеспечивающие беспрепятственное движение информации о безопасности полетов между всеми заинтересованными сторонами в авиации;
 - b) разработать к июню 2006 года стратегию эффективного доведения до сведения общественности информации о безопасности полетов;
 - c) разработать механизм предоставления информации о регистрации и эксплуатантах воздушных судов согласно статье 21 Конвенции;
 - d) разработать принципы и процедуры установления соответствия условий признания действительными удостоверений и свидетельств требованиям статьи 33 Конвенции;
 - e) изучить возможность разработки нового приложения по вопросам контроля за обеспечением безопасности полетов, оценки безопасности полетов и управления безопасностью полетов;

6. *призывает* государства продемонстрировать политическую волю к устранению недостатков, связанных с безопасностью полетов в авиации, включая создание при необходимости автономных ведомств гражданской авиации, наделенных надлежащими полномочиями и должным образом финансируемых для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов;

7. *призывает* государства и отраслевые структуры тщательно координировать с ИКАО осуществление своих инициатив в сфере безопасности полетов в целях извлечения оптимальных выгод для безопасности полетов мировой авиации и во избежание дублирования усилий.

АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

РЕЗОЛЮЦИЯ, КАСАЮЩАЯСЯ СТАТЬИ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДВУСТОРОННИХ СОГЛАШЕНИЙ О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ, ПРИНЯТАЯ СОВЕТОМ ИКАО 25 ИЮНЯ 1986 ГОДА

СОВЕТ ИКАО

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что продолжающаяся угроза актов незаконного вмешательства в дела международной гражданской авиации требует неотложного и непрерывного внимания со стороны Организации и полного сотрудничества со стороны всех Договаривающихся государств для укрепления безопасности международной гражданской авиации,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что права и обязанности государств в соответствии с международными конвенциями о международной безопасности и в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой, принятыми Советом ИКАО по авиационной безопасности, могли бы дополнить и усилить двустороннее сотрудничество между государствами,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что двусторонние соглашения о воздушном сообщении представляют собой основную юридическую основу для международной перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что положения по авиационной безопасности должны составлять неотъемлемую часть двусторонних соглашений о воздушном сообщении,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Приложение 17 к *Конвенции о международной гражданской авиации* содержит рекомендацию относительно того, чтобы каждое Договаривающееся государство включало в свои двусторонние соглашения о воздушных перевозках статью, касающуюся авиационной безопасности,

НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ все Договаривающиеся государства включать в свои двусторонние соглашения о воздушном сообщении статью по авиационной безопасности и

РЕКОМЕНДУЕТ Договаривающимся государствам учитывать типовую статью, прилагаемую к настоящей резолюции.

Дополнение к резолюции Совета от 25 июня 1986 года ТИПОВАЯ СТАТЬЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Примечание. Настоящий проект типовой статьи разработан в целях возможного включения в двусторонние соглашения о воздушном сообщении; он служит только руководством для государств, не является обязательным и никоим образом не ограничивает договорную свободу по расширению или сужению сферы его применения или использованию другого подхода.

СТАТЬЯ "X"

- а) В соответствии со своими правами и обязательствами по международному праву Договаривающиеся стороны вновь подтверждают, что взятое по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся стороны действуют, в частности, в соответствии с положениями *Конвенции о правонарушениях и других определенных актах, совершенных на борту воздушного судна*, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, *Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов*, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, и *Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации*, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года.

Примечание. Положения второго предложения применяются только, если данные государства являются участниками этих Конвенций.

- б) Договаривающиеся стороны оказывают по просьбе всю необходимую помощь друг другу для предотвращения актов незаконного захвата воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.
- с) Стороны в своих взаимных отношениях действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и именуемыми Приложениями к *Конвенции о международной гражданской авиации*, в той степени, в которой такие положения по безопасности применимы к Сторонам; они требуют, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации или эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на их территории, а также эксплуатанты аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.
- д) Каждая Договаривающаяся сторона соглашается с тем, что от таких эксплуатантов воздушных судов могут потребовать соблюдения положений по авиационной безопасности, упомянутых выше в пункте с), которые предусматриваются другой Договаривающейся стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах территории этой другой Договаривающейся стороны. Каждая Договаривающаяся сторона гарантирует эффективное применение надлежащих мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов и для проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортприпасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся стороны о принятии обоснованных специальных мер безопасности в ответ на конкретную угрозу.
- е) Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности таких гражданских судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся стороны оказывают друг другу помощь посредством облегчения связи и других надлежащих мер с целью быстрого и благополучного прекращения такого инцидента или его угрозы.

**ДЕКЛАРАЦИЯ КОНФЕРЕНЦИИ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
НА УРОВНЕ МИНИСТРОВ
(Монреаль, 19–20 февраля 2002 года)**

Конференция по авиационной безопасности на уровне министров, которая была проведена Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) в ее Штаб-квартире в Монреале 19 и 20 февраля 2002 года и в которой

участвовали министры и другие высокопоставленные должностные лица, представляющие 154 государства и 24 международные организации:

вновь подтверждая осуждение использования гражданской авиации в качестве оружия уничтожения и других актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации независимо от того, где, кем и с какими целями они осуществляются,

сознавая необходимость усиления мер, направленных на предотвращение всех актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации,

подчеркивая жизненно важную роль гражданской авиации в экономическом развитии,

особо отмечая главенствующую роль безопасности полетов и авиационной безопасности как основополагающих элементов в гражданской авиации, требующих всемирного внимания,

подтверждая ответственность государств за обеспечение авиационной безопасности и безопасности полетов в гражданской авиации независимо от того, предоставляются ли услуги воздушного транспорта и соответствующее связанное с ним обслуживание правительствами, автономными или частными организациями,

отмечая начавшееся в последнее время в значительном количестве государств осуществление мер по существенному повышению уровня авиационной безопасности,

признавая, что использование единообразного подхода в рамках глобальной системы является важным элементом обеспечения авиационной безопасности во всем мире и что недостатки в любом элементе этой системы представляют угрозу глобальной системе в целом,

подтверждая, что глобальная система авиационной безопасности возлагает коллективную ответственность на все государства,

отмечая, что дополнительные ресурсы, которые потребуются для усиления мер авиационной безопасности, могут наложить чрезмерное финансовое бремя на развивающиеся страны, ресурсы которых и так ограничены,

ЗАЯВЛЯЕТ о своей приверженности:

- достижению полного соблюдения многосторонних конвенций по авиационной безопасности, Стандартов, Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) ИКАО, а также резолюций Ассамблеи и решений Совета, касающихся авиационной безопасности и безопасности полетов;
- принятию в пределах национальной территории соответствующих дополнительных мер авиационной безопасности, отвечающих уровню угрозы;
- содействию международному сотрудничеству и согласованному принятию мер в области авиационной безопасности;
- обеспечению того, чтобы меры авиационной безопасности осуществлялись наиболее эффективным с точки зрения затрат образом, с тем чтобы гражданская авиация не несла чрезмерного бремени;
- обеспечению в максимально возможной степени того, чтобы меры безопасности не нарушали или не затрудняли поток пассажиров, грузов, почты и воздушных судов;
- обеспечению того, чтобы меры безопасности осуществлялись объективным образом, исключаящим дискриминацию по признаку пола, расы, вероисповедания или национальности;

- повышению качества людских ресурсов, занятых в сфере авиационной безопасности, включая использование постоянно действующей системы обучения и подготовки;
- восстановлению доверия общественности к воздушным путешествиям и оживлению отрасли воздушных перевозок;

ОДОБРЯЕТ создание всеобъемлющего *плана действий по авиационной безопасности ИКАО* для укрепления авиационной безопасности во всем мире, предусматривающего:

- выявление, анализ новых и возникающих угроз и разработку эффективных глобальных мер противодействия им, в том числе своевременных мер, которые должны приниматься в конкретных областях, включая аэропорты, воздушные суда и системы управления воздушным движением;
- ужесточение содержащихся в Приложениях к *Конвенции о международной гражданской авиации* положений, касающихся авиационной безопасности, по ускоренной процедуре, когда это оправдано и отвечает общим соображениям безопасности полетов, особенно с целью предусмотреть в первую очередь защиту кабины экипажа;
- регулярные, обязательные, систематические и гармонизированные проверки обеспечения авиационной безопасности с целью оценки действующей системы обеспечения авиационной безопасности во всех Договаривающихся государствах на национальном уровне и выборочно на уровне аэропортов в каждом государстве в рамках механизма авиационной безопасности ИКАО;
- тесную координацию и согласование с программами проверок на региональном и субрегиональном уровнях;
- обработку в ИКАО результатов таким образом, чтобы при этом одновременно обеспечивалась конфиденциальность и транспарентность;
- программу последующей помощи в устранении выявленных недостатков;

ПРИЗЫВАЕТ Совет ИКАО подготовить такой *план действий* к принятию не позднее 14 июня 2002 года (дата закрытия 166-й сессии Совета) и началу реализации сразу же после этого;

ПРИЗЫВАЕТ все государства – члены ИКАО и, когда это применимо, соответствующие международные организации к полному и активному участию в реализации *плана действий* в целях достижения конкретных результатов в кратчайшие сроки;

ПРИЗЫВАЕТ государства, международные организации и отрасль гражданской авиации добровольно предоставить необходимые финансовые средства и/или помощь в натуральном выражении на реализацию *плана действий*, с тем чтобы поддержать деятельность в рамках ИКАО и дать возможность всем государствам во всем мире на постоянной основе выполнять требования, обусловленные усилением мер безопасности.

Часть 2

ВЛАДЕНИЕ АВИАКОМПАНИЯМИ И СОВМЕСТНАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ

А. ВЛАДЕНИЕ АВИАКОМПАНИЯМИ И КОНТРОЛЬ ЗА ИХ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ

2.1 Вопрос совместного владения и совместной эксплуатации международных воздушных линий рассматривался на 16-й сессии Ассамблеи, которая приняла резолюцию А16-33 по данному вопросу. Для упрощения решения проблемы, встающей перед некоторыми развивающимися странами в связи со строгим применением другими государствами традиционных критериев владения авиакомпаниями и контроля за их деятельностью, 24-я сессия Ассамблеи приняла резолюцию А24-12, в которой введена концепция "общности интересов" в отношении назначения авиакомпаний. Эти две резолюции вошли в сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта, изложенной сначала в резолюции А32-17, которая впоследствии была заменена резолюциями А33-19, А35-18 и А36-15. Ниже приводятся соответствующие выдержки из последней резолюции.

Резолюция Ассамблеи

А36-15: раздел II, добавление А (выдержки)

...

Ассамблея,

принимая во внимание, что обеспечение регулярных и надежных воздушных сообщений имеет огромное значение для становления экономики многих развивающихся государств, в том числе зависящих от туризма,

принимая во внимание, что жесткое применение требования о преимущественном владении и эффективном контроле в качестве критерия при решении вопроса об осуществлении авиакомпанией маршрутных прав и других прав на воздушные перевозки может лишить многие государства справедливой и равной возможности выполнять международные воздушные перевозки и в полной мере пользоваться получаемыми при этом выгодами,

принимая во внимание, что либерализацию условий назначения авиаперевозчиков и предоставления им разрешений для доступа к рынку следует осуществлять по усмотрению и собственными темпами каждого государства постепенно, гибко и под эффективным нормативным контролем, особенно в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности,

принимая во внимание, что расширение или гибкое применение критериев назначения авиакомпаний и выдачи им разрешений может помочь в создании эксплуатационных условий, в которых международный воздушный транспорт будет развиваться и расти стабильным, эффективным и экономичным образом, и способствовать достижению целей участия государств в процессе либерализации без ущерба для обязательств государств по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности,

принимая во внимание, что претворению в жизнь целей развития, стоящих перед такими государствами, все более активно способствуют различные механизмы сотрудничества, такие, как региональные экономические группы и функциональные объединения, что свидетельствует о наличии близости и общности интересов, причем в первую очередь у развивающихся государств, участвующих в таком региональном движении экономической интеграции,

принимая во внимание, что осуществление маршрутных и других прав на воздушные перевозки развивающегося государства, обладающего такой общностью интересов, авиакомпанией, находящейся в преимущественном владении и под эффективным контролем другого развивающегося государства или государств либо его или их граждан, имеющих ту же общность интересов, будет служить указанным интересам развивающихся государств,

...

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам признавать такие назначения и разрешать таким авиакомпаниям осуществлять маршрутные права и другие права на воздушные перевозки другого государства или государств, в особенности развивающихся государств, в рамках одной группы, на основе взаимоприемлемых условий и договоренностей, включая соглашения по воздушному транспорту, которые заключены или подлежат заключению между заинтересованными сторонами;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам признавать концепцию общности интересов в рамках региональных или субрегиональных экономических групп в качестве убедительного довода при назначении одним развивающимся государством или развивающимися государствами авиакомпании другого развивающегося государства или развивающихся государств в рамках одной региональной экономической группы, если такая авиакомпания находится в преимущественном владении и под эффективным контролем такого другого развивающегося государства или развивающихся государств или его или их граждан;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам рассматривать возможность использования альтернативных критериев назначения авиакомпаний и выдачи им разрешений, включая критерии, разработанные ИКАО, и принимать гибкий и позитивный подход, учитывающий усилия других государств по либерализации условий владения авиaperевозчиками и контроля за их деятельностью без снижения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности;

5. *просит* Договаривающиеся государства, имеющие опыт совместной эксплуатации международных воздушных линий в различных формах, на постоянной основе предоставлять Совету полную информацию о таком сотрудничестве, с тем чтобы Организация располагала необходимыми данными, которые могли бы быть полезными для Договаривающихся государств;

6. *предлагает* Совету, при наличии таких просьб, оказывать любое возможное содействие Договаривающимся государствам, желающим присоединиться к региональным или субрегиональным экономическим группам с целью осуществления международных воздушных перевозок;

7. *предлагает* Совету оказывать помощь (по запросу) Договаривающимся государствам, которые выступают с инициативой создания механизмов совместного владения и совместного выполнения международных воздушных перевозок как на межгосударственном уровне, так и на уровне авиакомпаний, и незамедлительно доводить до сведения государств информацию о таких механизмах сотрудничества.

2.2 Всемирная авиатранспортная конференция 1994 года (AT Conf/4) сделала выводы по десяти предложенным механизмам регулирования и рекомендовала государствам должным образом учитывать эти механизмы при выполнении своих обязанностей по экономическому регулированию и установлению международных отношений в области воздушного транспорта. Ниже приводится рекомендуемый механизм, касающийся владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью. Формулировки других механизмов приводятся в соответствующих разделах настоящего документа.

Рекомендуемые механизмы предназначены для применения в контексте как двусторонних, так и многосторонних отношений (или отношений между группой государств и одним или несколькими другими государствами, являющимися "сторонами" механизма). Соответствующая информация о содержании этих механизмов содержится в докладе Конференции (Doc 9644).

Механизм регулирования, рекомендованный Конференцией AT Conf/4

Использование расширенных критериев подразумевает, что каждый участник соглашения в области воздушного транспорта может быть готов к тому, что любой назначенный им авиаперевозчик получит разрешение использовать доступ к рынку, предоставленный ему второй стороной, и что вторая сторона обязуется соблюдать подобное положение при условии, если перевозчик:

- a) преимущественно принадлежит и продолжает принадлежать гражданам одного или нескольких государств, которые осуществляют фактический контроль за его деятельностью и являются участниками соглашения, или непосредственно одному или нескольким участникам соглашения; или
- b) преимущественно принадлежит и продолжает принадлежать гражданам одного или нескольких государств, которые не обязательно являются сторонами соответствующего соглашения, но входят в заранее определенную группу стран, имеющих "общие интересы".

От каждого перевозчика, отвечающего положениям новых критериев, содержащихся в пунктах a) и b) выше, без сомнения, требуется (как в настоящее время от авиаперевозчиков, отвечающих критериям национальной принадлежности и фактического контроля за их деятельностью) подчиняться законам и правилам, обычно применяемым к международному воздушному транспорту стороной, получающей назначение.

2.3 Исходя из результатов работы Конференции по данному вопросу и, в частности, принимая во внимание соответствующие соображения, касающиеся безопасности полетов и экономических аспектов, Группа экспертов по регулированию воздушного транспорта на своем 9-м совещании в феврале 1997 года подготовила нижеуказанную рекомендацию (ATRP/9-4) о дальнейшем расширении традиционных критериев владения авиакомпаниями и контроля за их деятельностью. Данная рекомендация была утверждена Советом в мае 1997 года и направлена государствам для руководства.

Всемирная авиатранспортная конференция (ATConf/5) 2003 года также рассмотрела вопрос либерализации владения авиакомпаниями и контроля за их деятельностью. Конференция рассмотрела и приняла типовую статью, основанную на альтернативных критериях основного места деятельности и фактического нормативного контроля, для факультативного использования государствами в своих соглашениях о воздушном сообщении. Эта типовая статья, дополняющая другие варианты, уже разработанные ИКАО, содержится в добавлении 4 к настоящему документу.

Рекомендация ATRP/9-4**ГРУППА ЭКСПЕРТОВ РЕКОМЕНДУЕТ:**

государствам, желающим принять расширенные критерии, касающиеся использования авиаперевозчиком доступа к рынку в своих двусторонних и многосторонних соглашениях о воздушных перевозках, согласиться разрешить доступ к рынку назначенному авиаперевозчику, который:

- a) имеет основное место деятельности и постоянное место пребывания на территории назначающего государства; и
- b) имеет и поддерживает прочную связь с назначающим государством.

Оценивая существование прочной связи, государствам следует учитывать такие элементы, как создание назначенного авиаперевозчика и наличие значительного объема его перевозок и значительной суммы капитальных вложений в физические средства назначающего государства, выплату подоходного налога и регистрацию его воздушных судов в нем и наем значительного количества граждан этого государства в качестве управленческого, технического и эксплуатационного персонала.

В случае, когда государство считает необходимым наличие определенных условий или исключений в отношении возможности использования критериев основного места деятельности и постоянного места пребывания по причинам, вызванным национальной безопасностью, стратегическими, экономическими или коммерческими соображениями, этот вопрос следует решать соответственно в рамках двусторонних или многосторонних переговоров или консультаций.

В. ОРГАНИЗАЦИИ СОВМЕСТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ И ПУЛЬНЫЕ СООБЩЕНИЯ

2.4 Три статьи Чикагской конвенции касаются организаций совместной эксплуатации и пульных сообщений.

Статья 77*Разрешенные организации совместной эксплуатации*

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует двум или более Договаривающимся государствам учреждать авиатранспортные организации совместной эксплуатации или международные эксплуатационные агентства и объединять в пул их воздушные сообщения на любых маршрутах и в любых районах, однако на такие организации или агентства, а также пульные сообщения распространяются все положения настоящей Конвенции, в том числе те, которые относятся к регистрации соглашений в Совете. Совет определяет порядок применения положений настоящей Конвенции, касающихся национальности воздушных судов, к воздушным судам, эксплуатируемым международными эксплуатационными агентствами.

Статья 78*Роль Совета*

Совет может предлагать заинтересованным Договаривающимся государствам создавать совместные организации для эксплуатации воздушных сообщений на любых маршрутах или в любых районах.

Статья 79*Участие в организациях по эксплуатации*

Государство может участвовать в организациях совместной эксплуатации или в пульных соглашениях либо через свое правительство, либо через одну или несколько авиатранспортных компаний, назначенных его правительством. Эти компании исключительно по усмотрению заинтересованного государства могут находиться либо в государственной собственности полностью или частично, либо в частной собственности.

**С. ВОЗДУШНЫЕ СУДА, ЭКСПЛУАТИРУЕМЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫМИ
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМИ АГЕНТСТВАМИ**

2.5 В 1967 году Совет принял резолюцию (с тремя добавлениями), в которой определяется порядок применения положений Чикагской конвенции к воздушным судам, эксплуатируемым международными эксплуатационными агентствами.

**Принятая Советом резолюция о национальной принадлежности и регистрации воздушных судов,
эксплуатируемых международными эксплуатационными агентствами**

СОВЕТ,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ положения статьи 77 *Конвенции о международной гражданской авиации*, в последнем предложении которой говорится: "Совет определяет порядок применения положений настоящей Конвенции, касающихся национальной принадлежности воздушных судов, к воздушным судам, эксплуатируемым международными эксплуатационными агентствами";

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ доклад по данному вопросу Юридического комитета, приложение С к документу Дос 8704-LC/155, 22/9/67;

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ выводы Юридического комитета, содержащиеся в упомянутом докладе;

СОГЛАШАЯСЬ, что без внесения каких-либо изменений в *Конвенцию о международной гражданской авиации*, положения Конвенции могут применяться путем определения Советом в рамках упомянутой статьи 77 порядка применения к воздушным судам, которые не имеют национальной регистрации, например, воздушным судам "совместной регистрации" или "зарегистрированным на международном основе" (эти концепции определены в дополнении 1 к данной резолюции), однако при условии соблюдения определенных основных критериев, которые установлены Советом;

СЧИТАЯ, что порядок применения, определенный Советом во исполнение и в рамках указанной статьи 77 Конвенции, а также в соответствии с описываемой ниже процедурой, будет обязательным для всех Договаривающихся государств и что соответственно к воздушным судам, которые имеют совместную регистрацию или зарегистрированы на международной основе и в отношении которых соблюдены установленные Советом основные критерии, оговариваемые в упомянутой Конвенции права и обязанности будут применимы так же, как и к воздушным судам, имеющим национальную регистрацию какого-либо Договаривающегося государства;

ПОСТАНОВЛЯЕТ, что в процессе определения порядка применения, о котором говорится в упомянутой статье 77, используются основные критерии, установленные Советом в отношении каждого конкретного плана совместной регистрации или регистрации на международной основе, который может быть представлен ему вместе с

соответствующей и определенной информацией об этом плане государствами, входящими в это международное эксплуатационное агентство;

ПОСТАНОВЛЯЕТ в отношении установления основных критериев, о которых упоминалось в предыдущих трех пунктах, следующее:

- a) в случае совместной регистрации применять основные критерии, перечисленные в части I добавления 2 к настоящей резолюции;
- b) в случае регистрации на международной основе руководствоваться частью II добавления 2 к настоящей резолюции.

ОТМЕЧАЕТ в связи с вышеупомянутым процессом определения порядка применения, что хотя Совет по своему усмотрению выбирает способ определения порядка применения, при совместной регистрации, описываемой в добавлении 3 к настоящей резолюции, не должно возникать значительных трудностей в части соблюдения основных критериев, перечисленных в части I добавления 2 к настоящей резолюции, и поэтому определение Советом порядка применения в таком или подобном случаях будет носить формальный характер и может осуществляться автоматически;

ОТМЕЧАЕТ также, что другие случаи совместной регистрации и все случаи регистрации на международной основе могут потребовать различных подходов;

ПОСТАНОВЛЯЕТ, что после завершения вышеупомянутого процесса определения порядка применения для конкретного плана, который, по мнению Совета, будет удовлетворять основным критериям, перечисленным в добавлении 2 к настоящей резолюции, порядок применения положений Конвенции в отношении национальной принадлежности должен быть следующим:

1. в случае совместной регистрации или регистрации на международной основе все воздушные суда конкретного международного эксплуатационного агентства имеют общий знак, а не национальный знак какого-либо отдельного государства, и положения Конвенции, которые относятся к национальным знакам (статьи 12 и 20 Конвенции) и Приложения 7 к Конвенции, применяются с учетом соответствующих различий;
2. не ущемляя прав других Договаривающихся государств, как оговорено в пункте С добавления 2 к настоящей резолюции и в примечании 2 к нему, считается, что каждое такое воздушное судно для целей настоящей Конвенции имеет национальность каждого государства, входящего в международное эксплуатационное агентство;
3. в целях применения статей 25 и 26 Конвенции государство, которое ведет общий реестр или соответствующую часть общего реестра в отношении конкретного воздушного судна, рассматривается как государство, в котором зарегистрировано данное воздушное судно; и

ЗАЯВЛЯЕТ, что:

1. данная резолюция применяется только в том случае, если все государства, входящие в международное эксплуатационное агентство, являются и остаются участниками Чикагской конвенции;
2. данная резолюция не применяется, если воздушное судно, которое, хотя и эксплуатируется международным эксплуатационным агентством, зарегистрировано на национальной основе.

Добавление 1

В целях данной резолюции

- выражение "совместная регистрация" означает такую систему регистрации воздушных судов, в соответствии с которой государства, входящие в международное эксплуатационное агентство, создают в отличие от национального реестра реестр для совместной регистрации воздушных судов, которые будут эксплуатироваться агентством, и
- выражение "международная регистрация" применяется в тех случаях, когда воздушные суда, эксплуатируемые международным эксплуатационным агентством, будут регистрироваться не на национальной основе, а в международной организации, имеющей правосубъектность, независимо от того, являются или не являются членами такой международной организации те же государства, которые входят в международное эксплуатационное агентство.

Добавление 2

Основные критерии

Часть I. В случае *совместной регистрации*:

A. Государства, входящие в международное эксплуатационное агентство, несут солидарную ответственность за принятые обязательства, которые согласно Чикагской конвенции налагаются на государства регистрации.

B. Государства, входящие в международное эксплуатационное агентство, определяют между собой для каждого воздушного судна соответствующее государство, на которое возлагается обязанность принимать и отвечать на заявления, которые могут быть сделаны другими Договаривающимися государствами Чикагской конвенции в отношении этого воздушного судна. Такое государство определяется только для практических целей и без ущерба для солидарной ответственности государств, являющихся участниками агентства, и обязанности, возложенные на такое государство, выполняются от его собственного имени и от имени всех других государств – членов агентства. (См. также примечание 1 ниже.)

C. Эксплуатация соответствующих воздушных судов не приводит к дискриминации в отношении воздушных судов, зарегистрированных в других Договаривающихся государствах, в части применения положений Чикагской конвенции. (См. также примечание 2 ниже.)

D. Государства, входящие в международное эксплуатационное агентство, с целью выполнения обязательств в рамках Чикагской конвенции и Приложений к ней обеспечивают единообразие своих законов, правил и процедур в части их применения в отношении воздушных судов и персонала международного эксплуатационного агентства при осуществлении международной аэронавигации.

Часть II. В случае *международной регистрации*:

Совет, определяя порядок применения, удостоверяется в том, что любая система международной регистрации, которая разработана государствами, входящими в международное эксплуатационное агентство, дает другим государствам – членам ИКАО достаточные гарантии того, что положения Чикагской конвенции соблюдены. В связи с этим указанные в пунктах A, C и D выше критерии применимы во всех случаях и при этом подразумевается, что Совет может принять дополнительные критерии.

Примечание 1. В связи с пунктом B выше, в случае совместной регистрации функции государства регистрации в соответствии с Конвенцией (в частности, выдача свидетельств о регистрации, выдача удостоверений о годности к полетам и свидетельств членов летных экипажей и придание им силы) выполняются

государством, которое ведет общий реестр или соответствующую часть общего реестра в отношении конкретного воздушного судна. В любом случае выполнение таких функций осуществляется от имени всех государств совместно.

Примечание 2. В связи с пунктом С выше и в отношении нижеупомянутых статей Чикагской конвенции отмечается следующее:

- *статья 7 (Каботаж): сам факт совместной или международной регистрации в рамках статьи 77 не будет юридически устанавливать географический район этой многонациональной группы в качестве каботажной зоны.*
- *статья 9 (Запретные зоны) и статья 15 (Аэропортовые и подобные им сборы): сам факт совместной или международной регистрации в рамках статьи 77 не повлияет на применение этих статей.*
- *статья 27 (Патентные иски): Поскольку согласно требованиям данной статьи государство должно быть не только участником Чикагской конвенции, но также участником Международной конвенции по охране промышленной собственности, вполне возможно, что в отдельном случае одно или несколько государств, входящих в международное эксплуатационное агентство, не будут являться участниками последней конвенции. В таком случае интересы этого государства не защищены положениями статьи 27.*

Добавление 3

В связи с настоящей резолюцией Совету был предложен следующий порядок совместной регистрации, при этом было отмечено, что возможны и другие варианты:

- a) Государства, входящие в международное эксплуатационное агентство, создают общий реестр для регистрации воздушных судов, которые будут эксплуатироваться агентством. Это будет отдельный реестр, отличный от национального реестра, который может вести в обычном порядке любое из этих государств.
- b) Общий реестр может быть единым или состоять из нескольких частей. В первом случае ведение реестра будет осуществляться одним из государств, входящих в международное эксплуатационное агентство, а в последнем случае ведение каждой части будет осуществляться одним из этих государств.
- c) Воздушное судно может быть зарегистрировано только один раз, а именно в общем реестре или, если он состоит из различных частей, в той части общего реестра, ведение которой осуществляется определенным государством.
- d) Все воздушные суда, зарегистрированные в общем реестре или в любой его части, имеют общий знак вместо национального знака.
- e) Функции государства регистрации в соответствии с Чикагской конвенцией (например, выдача свидетельства о регистрации, удостоверения о годности к полетам или свидетельств членов летного экипажа) осуществляются государством, которое ведет общий реестр или государством, которое ведет соответствующую часть этого реестра. В любом случае выполнение этих функций осуществляется от имени всех государств совместно.
- f) Несмотря на пункт e) выше, ответственность государства регистрации в отношении различных положений Чикагской конвенции несут солидарно все государства, входящие в международное эксплуатационное агентство. Любая претензия со стороны других Договаривающихся государств будет принята каждым государством или всеми указанными государствами.

Часть 3

РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРОВОЗНОЙ ЕМКОСТИ АВИАКОМПАНИЙ

3.1 В соответствии с рекомендацией 4 Специальной авиатранспортной конференции (SATC 1977), в которой рекомендовалось, чтобы Совет осуществил определенные исследования по вопросу регламентации емкости в международных авиаперевозках, Группа экспертов по регулированию воздушных перевозок разработала для руководства государств типовые положения, критерии, цели и основные принципы регулирования емкости по методам "предварительного определения", соглашения "Бермуды-1" и "свободного определения". Этот инструктивный материал был направлен Советом государствам на рассмотрение в 1981 г. Данные типовые положения также включены в типовые соглашения о воздушном сообщении (ТСВС) ИКАО для факультативного использования государствами (см. добавление 5 к настоящему документу). Более подробная информация о регулировании провозной емкости содержится в главе 2 части 4 документа Дос 9626 "Руководство по регулированию международного воздушного транспорта".

А. ТИПОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ПО МЕТОДУ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1. Общая емкость, подлежащая предоставлению на договорных линиях назначенными авиакомпаниями договаривающихся сторон, согласовывается между или утверждается авиационными властями договаривающихся сторон перед началом перевозок, а затем в соответствии с предполагаемыми потребностями перевозок.
2. Основной целью перевозок на договорных линиях, подлежащих эксплуатации назначенными авиакомпаниями договаривающихся сторон, является предоставление при разумных коэффициентах загрузки емкости, достаточной для удовлетворения потребностей в перевозках между территориями двух договаривающихся сторон.
3. Каждая договаривающаяся сторона представляет назначенным авиакомпаниям обеих договаривающихся сторон справедливую и равную возможность выполнения договорных перевозок между их соответствующими территориями, с тем чтобы обеспечить равенство и взаимную выгоду, в принципе, путем разделения совокупной емкости между договаривающимися сторонами.
4. Каждая договаривающаяся сторона и ее назначенная авиакомпания (авиакомпания) принимает во внимание интересы другой договаривающейся стороны и ее назначенной авиакомпании (авиакомпаний), с тем чтобы не подвергать неправомерному воздействию перевозки, осуществляемые последней.
5. Если в процессе рассмотрения этого вопроса договаривающиеся стороны не приходят к соглашению о подлежащей предоставлению емкости на договорных линиях, емкость, которая может быть предоставлена назначенными авиакомпаниями договаривающихся сторон, не превышает совокупной емкости (в том числе с учетом сезонных колебаний), предоставление которой было предварительно согласовано.

Критерии и основные принципы регламентации емкости по методу предварительного определения

Критерий А. Необходимость тесного и гибкого согласования емкости со спросом.

Основные принципы

1. Емкость устанавливается путем определения типов воздушных судов, частоты перевозок, а в некоторых случаях количества мест и(или) емкости груза по объему или весу, которые могут быть предоставлены.
2. Спрос (потребность в перевозках) обычно устанавливается эмпирически с помощью статистических данных о выполняемых перевозках и на основе разумных оценок потребностей в будущих перевозках, принимая во внимание экономическую обстановку, включая тарифы и другие соответствующие факторы.
3. Тесное согласование емкости со спросом требует предоставления емкости на уровне, позволяющем достигнуть приемлемого коэффициента загрузки, т. е. коэффициента загрузки, который обеспечит:
 - a) приемлемую возможность получения места пассажирами без предварительного бронирования; и
 - b) получение нормальной экономической прибыли авиакомпаниями.
4. Гибкость в предоставлении емкости может быть достигнута с помощью таких мер, как:
 - a) постоянный контроль коэффициентов загрузки с целью определения изменения спроса,
 - b) организация регулярных и специальных консультаций и
 - c) упрощение предоставления дополнительных полетов или дополнительных участков маршрутов, или временной емкости одной авиакомпанией от имени другой участвующей авиакомпании для удовлетворения краткосрочных колебаний спроса.
5. Гибкость может быть также достигнута путем обеспечения объективных критериев, в пределах которых разрешается увеличение ограниченной емкости, например, увеличение до согласованного предела при условии достижения согласованного уровня коэффициента загрузки за тот же период предыдущего года.

Критерий В. Необходимость предоставления емкости должна в основном определяться спросом на перевозки между территориями двух Договаривающихся сторон.

Основные принципы

1. Перевозки, не имеющие отношения к перевозкам между территориями двух Договаривающихся сторон, рассматриваются лишь в качестве дополнительных, а в некоторых случаях они могут иметь существенное значение для клиентов и заинтересованных авиакомпаний.
2. Что касается предоставления дополнительной емкости для таких перевозок, то, в зависимости от обстоятельств, следует принимать во внимание следующее:
 - a) общий баланс, который должен быть достигнут при любом двустороннем соглашении;
 - b) основные различия, которые могут существовать между "сверх" и "промежуточными" потребностями в перевозках;

- с) требования в сквозных перевозках авиакомпаний и требования к перевозкам в районе, через который выполняются перевозки, принимая во внимание потребности в местных и региональных перевозках.

3. Во многих случаях предоставление дополнительной емкости для подобных перевозок не может быть оправдано, так как емкость, предоставляемая для перевозок между территориями двух договаривающихся сторон, может быть достаточной и для охвата других потребностей в перевозках.

Критерий С. Необходимость эффективного обеспечения равенства и взаимной выгоды перевозчикам обеих заинтересованных стран.

Основные принципы

1. Как правило, равенство и взаимная выгода имеют отношение к общему балансу интересов в двустороннем соглашении и могут быть эффективно достигнуты с помощью таких мер, которые изложены в вышеупомянутом п. 4.
2. При регламентации емкости для обеспечения равенства и взаимной выгоды учитываются такие факторы, как:
 - а) типы воздушных судов и частота перевозок эксплуатантами;
 - б) характеристики маршрутов, оговоренные в соглашении, эксплуатируемые перевозчиками.

Критерий D. Необходимость поощрения развития и расширения воздушных перевозок на прочной рентабельной основе и в общих интересах.

Основные принципы

1. Этот критерий, который носит общий и фундаментальный характер, обычно отражается в преамбуле соглашения, а не в его отдельных статьях.
2. "Общие интересы" включают три основных фактора: интересы авиакомпаний, клиентов воздушного транспорта и другие интересы государства.
3. Емкость следует предлагать на уровне, который:
 - а) обеспечивает приемлемую возможность получения места пассажиру без предварительного бронирования;
 - б) обеспечивает нормальную экономическую прибыль перевозчикам;
 - с) помогает избежать "демпинга" емкости;
 - д) планируется таким образом, чтобы предоставить клиентам максимально возможные удобства.

Критерий E. Необходимость согласования перевозок с пропускной способностью аэропортов и авиатрасс; обеспечение эффективного использования людских и материальных ресурсов (особенно топлива), защиты окружающей среды от загрязнения воздуха и воздействия шума.

Основные принципы

Эти критерии имеют большое и все возрастающее значение и могут быть лучше всего отражены в преамбуле соглашения. Однако, возможно, потребуются планировать емкость таким образом, чтобы достигнуть эффективного использования аэропортов и оборудования авиатрасс, экономить использование ресурсов путем выбора наиболее

подходящих коэффициентов загрузки и сведения к минимуму негативного влияния на окружающую среду. Иногда может потребоваться согласование этих требований с требованиями, относящимися к вышеизложенному критерию А.

Критерий F. Необходимость приведения в соответствие предоставления емкости для нерегулярных и регулярных перевозок в зависимости от общего спроса.

Основные принципы

1. В том случае, когда некоторые перевозки, особенно так называемые "планируемые" или "выполняемые по расписанию" чартерные рейсы, классифицированы как регулярные обеими Договаривающимися сторонами, возможно, потребуются принять специальные меры по назначению перевозчиков и маршрутов, связанных с этими перевозками, таким образом, чтобы можно было регламентировать емкость, предлагаемую ими, вместе с емкостью других регулярных перевозок.
2. С целью получения необходимой информации по согласованию емкости государства могут договариваться относительно обмена любыми данными, которые могут оказаться полезными по уровню емкости, обеспечиваемому нерегулярными перевозками.

В. ТИПОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ПО МЕТОДУ СОГЛАШЕНИЯ "БЕРМУДЫ-1"

1. Средства воздушного транспорта, предоставляемые пассажирам, должны точно удовлетворять потребностям пассажиров в таком транспорте.
2. Назначенная авиакомпания или авиакомпании каждой Договаривающейся стороны имеют справедливую и равную возможность для (конкуренции) (эксплуатации) на любом согласованном маршруте между территориями двух Договаривающихся сторон.
3. Каждая Договаривающаяся сторона принимает во внимание интересы авиакомпаний другой Договаривающейся стороны с тем, чтобы не подвергать неправомерному воздействию их возможность предлагать обслуживание, охватываемое настоящим соглашением.
4. Обслуживание, предоставляемое назначенной авиакомпанией в соответствии с настоящим соглашением, имеет в качестве своей основной цели предоставление емкости, достаточной для удовлетворения потребностей в перевозках между страной, национальным перевозчиком которой является эта авиакомпания, и страной конечного пункта назначения загрузки. При выполнении таких перевозок право посадки или высадки международных пассажиров, направляющихся в третьи страны, или в пункте или пунктах на маршрутах, указанных в настоящем соглашении, осуществляется в соответствии с общими принципами упорядоченного развития международного воздушного транспорта, которых придерживаются обе Договаривающиеся стороны, и определяется общим принципом в отношении того, что емкость должна быть связана с:
 - a) потребностями в перевозках между страной начала перевозки и странами конечного пункта назначения перевозки;
 - b) потребностями сквозных перевозок авиакомпаний; и
 - c) потребностями перевозок в районе, через который авиакомпания осуществляет полеты, с учетом местных и региональных перевозок.
5. Во всех случаях, когда какая-либо из сторон требует пересмотра предоставляемой в соответствии с данным соглашением емкости, между Договаривающимися сторонами организовывается проведение консультации для обеспечения применения принципов данного соглашения, регулирующих осуществление перевозок.

Вступительные замечания к анализу метода соглашения "Бермуды-1"

1. В соответствии с соглашениями о регламентации емкости по методу соглашения "Бермуды-1" правительства устанавливают принципы регламентации емкости, которых должны придерживаться авиакомпании, и которые предоставляют каждой авиакомпании свободу определять, в соответствии с этими принципами, собственную емкость на основе проводимого авиакомпанией анализа потребностей рынка.
2. Емкость, используемая на согласованных маршрутах, подлежит пересмотру *ex post facto* правительствами посредством проведения консультаций. Межправительственные консультации, которые предусматриваются также и в других видах соглашения, в своем виде *ex post facto* являются составной частью метода соглашения "Бермуды-1" и могут стать обязательными для удовлетворения критериев и целей регламентации емкости, которые могут быть определены правительствами.
3. Правительства могут решать принять меры для обеспечения эффективного функционирования механизма пересмотра *ex post facto* в случае, если его использование становится необходимым. Такие меры могут включать следующее:
 - a) учреждение системы обмена соответствующими статистическими данными;
 - b) достижение, если это возможно, общего понимания основных факторов, относящихся к применению принципов регламентации емкости, предусмотренных в соглашении, и оценка фактического предоставления емкости;
 - c) обмен информацией о факторах, влияющих на конкурентоспособность авиакомпаний, включая доступ к различным средствам обслуживания и правительственные правила и практику, касающиеся эксплуатационной и коммерческой деятельности авиакомпании.
4. Меры, принимаемые правительствами в результате пересмотра *ex post facto* и влияющие на предоставление емкости, вероятнее всего будут применяться лишь в такой степени, в какой это необходимо для устранения отмеченных правительствами недостатков, если только они не примут иного решения.
5. В том случае, если одна Договаривающаяся сторона продолжает считать, что между емкостью и спросом отсутствует взаимосвязь, и стороны не могут прийти к соглашению о мерах для исправления данного положения, то для неудовлетворенной стороны остаются следующие, среди прочих, варианты:
 - a) согласие со сложившейся *de facto* ситуацией;
 - b) принятие, при наличии, преддоговорных методов регламентации емкости, применяемых в случае разногласий;
 - c) арбитраж или другие применимые методы урегулирования споров; и
 - d) уведомление о прекращении действия двустороннего соглашения.

Критерии, цели и основные принципы регламентации емкости по методу соглашения "Бермуды-1"

Критерий А. Необходимость тесного и гибкого согласования емкости со спросом.

СМЕЖНЫЕ ЦЕЛИ: недопущение избыточной емкости воздушного транспорта с последующей растратой людских и материальных ресурсов, включая топливо; предотвращение "демпинга" емкости.

Основные принципы

1. Емкость устанавливается авиакомпаниями, которые обязаны соблюдать принципы регламентации емкости, согласованные между двумя правительствами.
2. Спрос (потребность в перевозках) обычно устанавливается авиакомпаниями эмпирически с помощью статистических данных о выполняемых перевозках и на основе разумных оценок потребностей в будущих перевозках, принимая во внимание экономическую обстановку, включая тарифы и другие соответствующие факторы.
3. Тесное согласование емкости со спросом требует предоставления емкости на уровне, позволяющем достигнуть приемлемого коэффициента загрузки, т. е. коэффициента загрузки, который обеспечит:
 - a) приемлемую возможность получения пассажирами места без предварительного бронирования и
 - b) получение приемлемой экономической отдачи авиакомпаниями.
4. Гибкость в предоставлении емкости может быть достигнута авиакомпаниями с помощью таких мер, как:
 - a) постоянный контроль коэффициентов загрузки с целью определения изменения спроса,
 - b) оперативное изменение расписаний (включая типы воздушных судов и схемы движений по согласованным маршрутам) в соответствии с согласованными принципами регламентации емкости и
 - c) предоставление дополнительных рейсов или дополнительных участков маршрутов в зависимости от того, что может потребоваться в соответствии с согласованными принципами регламентации емкости.

Критерий В. Необходимость предоставления емкости должна в основном определяться спросом на перевозки между территориями двух договаривающихся сторон.

СМЕЖНЫЕ ЦЕЛИ: обеспечение справедливых и равных возможностей для конкуренции; защита интересов национальных перевозчиков.

Основные принципы

1. В первоначальном положении о емкости соглашения "Бермуды-1" предусматривается, что основной целью обслуживания, предлагаемого каждой авиакомпанией, является "предоставление емкости, достаточной для удовлетворения потребностей в перевозках между страной, национальным перевозчиком которой является каждая авиакомпания, и страной конечного пункта назначения перевозки", которое включает потребности в перевозках, но не ограничивается ими, между территориями обеих Договаривающихся сторон.
2. Это различие теряет свое практическое значение в условиях, когда маршруты не затрагивают третьих стран. В других странах, если желательно полностью отразить критерий В, предпочтение можно отдать формулам, разработанным в соглашениях по типу соглашения "Бермуды-1", заключенных несколькими странами в период после 1946 года, в соответствии с которым слова "между территориями Договаривающихся сторон" заменили первоначальный текст соглашения "Бермуды-1".
3. В соответствии с положениями о емкости соглашения "Бермуды-1" посадка и высадка пассажиров третьей страны в пункте или пунктах, указанных в соглашениях о маршрутах, являются дополнительными и обуславливаются "общими принципами упорядоченного развития международного воздушного транспорта" и "общим принципом в отношении того, что емкость должна быть связана с:
 - a) потребностями в перевозках между страной начала перевозки и странами конечного пункта назначения перевозки;

- b) потребностями сквозных перевозок авиакомпаний;
- c) потребностями перевозок в районе, через который авиакомпания осуществляет полет, с учетом местных и региональных перевозок".

Критерий С. Необходимость эффективного обеспечения равенства и взаимной выгоды перевозчикам обеих заинтересованных стран.

СМЕЖНЫЕ ЦЕЛИ: обеспечение справедливых и равных возможностей для конкуренции; защита интересов национального перевозчика; равномерное распределение осуществляемых перевозок.

Основные принципы

1. Статьи, регламентирующие емкость по типу соглашения "Бермуды-1", предусматривают, что назначенная авиакомпания или авиакомпании каждой Договаривающейся стороны имеют справедливую и равную возможность для выполнения полетов на любом согласованном маршруте между территориями обеих Договаривающихся сторон и каждая Договаривающаяся сторона принимает во внимание интересы авиакомпаний другой Договаривающейся стороны с тем, чтобы не подвергать неправомерному воздействию их возможность предлагать обслуживание, охватываемое настоящим соглашением.
2. Равенство и взаимная выгода обычно связываются с общей сбалансированностью двустороннего соглашения, и их эффективное достижение зависит, в частности, от:
 - a) типов воздушных судов, частоты рейсов, маршрутов и сбыта перевозок, определяемых самими авиакомпаниями;
 - b) согласованных правительствами характеристик маршрутов;
 - c) относительной конкурентоспособности авиакомпаний;
 - d) таких, влияющих на конкуренцию факторов, как правила и практика обеих Договаривающихся сторон по таким вопросам, как доступ к аэропортам, аэронавигационные средства и службы, топливо, национальные правила, регулирующие коммерческую деятельность авиакомпаний, перевод средств и, в общем, практику частной конкуренции и эксплуатации.

Критерий D. Необходимость поощрения развития и расширения воздушных перевозок на прочной рентабельной основе и в общих интересах.

СМЕЖНЫЕ ЦЕЛИ: предоставление качественного обслуживания по доступным для клиентов ценам; возможность обеспечения перевозчиками приемлемой экономической отдачи; защита интересов национального перевозчика.

Основные принципы

1. Этот критерий, который носит общий и фундаментальный характер, обычно отражается в преамбуле соглашения, а не в его отдельных статьях.
2. "Общественные интересы" подразделяются на три основные категории: интересы авиакомпаний, интересы клиентов воздушного транспорта и другие национальные интересы.
3. Емкость следует предлагать на уровне, который:

- a) обеспечивает приемлемую возможность получения пассажиром места без предварительного бронирования;
- b) обеспечивает перевозчикам приемлемую экономическую отдачу;
- c) помогает избежать "демпинга" емкости;
- d) планируется таким образом, чтобы предоставить клиентам максимально возможные удобства.

Критерии E, F, G. Необходимость согласования перевозок с пропускной способностью аэропортов и авиатрасс; обеспечение эффективного использования людских и материальных ресурсов (особенно топлива); и защита окружающей среды от загрязнения воздуха и воздействия шума.

СМЕЖНЫЕ ЦЕЛИ: недопущение избыточной емкости воздушного транспорта с последующей растратой людских и материальных ресурсов (особенно топлива); защита окружающей среды.

Основные принципы

Эти критерии имеют большое и все возрастающее значение и могут быть лучше всего отражены в преамбуле соглашения. С этой целью, возможно, потребуется использовать емкость таким образом, чтобы достигнуть эффективного использования аэропортов и оборудования авиатрасс, экономить использование ресурсов путем выбора оптимальных коэффициентов загрузки и свести к минимуму негативное влияние на окружающую среду. Иногда может возникнуть необходимость согласования этих требований с требованиями, относящимися к вышеизложенному критерию А.

Критерий H. Необходимость согласования предоставления емкости при нерегулярных и регулярных перевозках по отношению к общему спросу.

СМЕЖНЫЕ ЦЕЛИ: согласованная регламентация регулярных и нерегулярных перевозок на одном рынке.

Основные принципы

1. Во время заключения первых соглашений по типу соглашения "Бермуды-1" необходимости в согласовании емкости при регулярных и нерегулярных перевозках не было. Однако такого соглашения можно попытаться добиться либо в одностороннем порядке, путем принятия мер в соответствии со статьей 5 Чикагской конвенции, либо, если Договаривающиеся стороны того пожелают, в соответствии с соглашениями по типу соглашения "Бермуды-1" путем распространения положений о емкости на нерегулярные перевозки или путем добавления отдельных положений о емкости при нерегулярных перевозках, и обмена соответствующей информацией, включающей данные о емкости и перевозках по этим двум категориям обслуживания.

2. Если же Договаривающиеся стороны решат отнести определенные перевозки, в частности, так называемые чартерные перевозки, выполняемые "по плану" или "расписанию", к категории регулярных перевозок, то в их соглашения, возможно, потребуется или не потребуются внести изменения, в частности, в статью о емкости, чтобы добиться согласования в толковании емкости, предлагаемой каждой категорией перевозки.

С. ТИПОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ПО МЕТОДУ СВОБОДНОГО ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1. Каждая Сторона предоставляет назначенным авиакомпаниям обеих сторон справедливую и равную возможность конкурировать в международных воздушных перевозках, охватываемых настоящим Соглашением.

2. Каждая Сторона предпринимает все необходимые действия в пределах своей юрисдикции для устранения всех форм дискриминации или нечестной практики конкуренции, неблагоприятно влияющих на конкурентоспособность авиакомпаний другой Стороны.
3. Ни одна из Сторон не вводит ограничения на объем, частоту или регулярность перевозок, тип или типы воздушных судов, эксплуатируемых назначенными авиакомпаниями другой Стороны, за исключением случаев, связанных с таможенными, техническими, эксплуатационными причинами или причинами, связанными с защитой окружающей среды, в соответствии с единообразными условиями, отвечающими статье 15 Конвенции.
4. Ни одна из Сторон не вводит для указанных авиакомпаний другой стороны требование о праве первого выбора, норме перевозок, о сборе за отсутствие права возражения или любого другого требования, не соответствующего целям настоящего Соглашения в отношении емкости, частоты или объема перевозок.
5. Ни одна из Сторон не требует представления на утверждение расписаний и планов чартерных рейсов или планов производства полетов авиакомпаний другой Стороны за исключением случаев, когда на равноправной основе может потребоваться соблюдение единообразных условий, указанных в п. 3 настоящей статьи, или в случаях, которые могут быть специально оговорены в приложении к настоящему Соглашению. Если же какая-либо Сторона требует представления информации для сведения, то она определяет минимальные требования и процедуры представления сведений, вызывающие минимальную административную нагрузку на посреднические авиатранспортные органы и назначенные авиакомпании другой Стороны.

Вступительные замечания к анализу метода свободного определения

1. В соответствии с методом свободного определения правительства договариваются об отмене своего прямого контроля над емкостью и открытом запрещении одностороннего ограничения емкости, частоты и типа воздушных судов, за исключением случаев, связанных с таможенными, техническими, эксплуатационными или экологическими причинами, в соответствии с единообразными условиями, отвечающими статье 15 Конвенции.
2. В соглашениях о свободном определении нет конкретных положений о соотношении между емкостью и спросом, и необходимая корректировка в этом случае достигается отдельными авиакомпаниями путем конкурентного ценообразования и составления расписаний с учетом рыночной конъюнктуры. Этот механизм функционирует менее эффективно в случае, если стихийно складывающаяся рыночная конъюнктура нарушается или ухудшается.
3. Правительства могут, однако, косвенно влиять на решения авиакомпаний, касающиеся соотношения между емкостью и спросом, путем обеспечения того, чтобы стихийно складывающаяся рыночная конъюнктура не нарушалась или ухудшалась.
4. Правительства могут также косвенно влиять на устанавливаемую авиакомпаниями емкость посредством положений других статей, таких, например, как статьи, касающиеся определений, ценообразований, чартерных перевозок и консультаций.
5. Соглашения о свободном определении обычно запрещают все формы дискриминации или приемы нечестной конкуренции, включая грабительское ценообразование, и предусматривают возможные консультации и меры по их устранению.
6. Складывающаяся рыночная конъюнктура, считающаяся необходимым условием применения метода свободного определения, позволяет авиакомпаниям в широких пределах устанавливать собственные тарифы и расценки. В такой ситуации составление расписания перестает быть единственным основным способом конкуренции, находящимися в распоряжении авиакомпаний.
7. Договаривающиеся стороны, заключающие такие соглашения, полагают, что стихийно складывающаяся рыночная конъюнктура обеспечит развитие и расширение воздушных перевозок на прочной рентабельной основе и в

их общих интересах, что, вероятно, позволит уделять меньше внимания обеспечению дальнейшей жизнеспособности их авиакомпаний на данном рынке, чем при других методах.

8. Поскольку метод свободного определения не предполагает прямого вмешательства правительства в вопросы, относящиеся к емкости, можно считать, что нижеследующие основные принципы отражают не это вмешательство, а факторы, на основе которых Договаривающиеся стороны должны в соответствии с их общей ответственностью следить за соблюдением общественных интересов.

Критерии, цели и основные принципы регулирования емкости по методу свободного определения

Критерий А. Необходимость тесного и гибкого согласования емкости со спросом.

СМЕЖНЫЕ ЦЕЛИ: недопущение избыточной емкости воздушного транспорта с последующей растратой людских и материальных ресурсов, включая топливо; предотвращение "демпинга" емкости.

Основные принципы

1. Емкость устанавливается исключительно авиакомпаниями. Правительства стремятся с помощью конкурентных факторов (другие авиакомпании, чартерные рейсы, гибкое ценообразование) стимулировать частый пересмотр принимаемых авиакомпаниями решений, особенно в отношении емкости.

2. Спрос (потребность в перевозках) обычно устанавливается эмпирически с учетом статистических данных о выполняемых перевозках и на основе разумной оценки будущих перевозок, принимая во внимание экономические условия, включая тарифы и другие соответствующие факторы.

3. Тесное согласование емкости со спросом требует предоставления авиакомпаниями емкости на уровне, который обеспечит:

- a) разумную возможность получения пассажирами места без предварительного бронирования и
- b) получение авиакомпаниями приемлемой экономической отдачи.

4. Гибкость в предоставлении емкости может быть достигнута с помощью таких мер, как:

- a) постоянный контроль за коэффициентами загрузки с целью выявления изменения спроса,
- b) оперативная корректировка расписаний (включая типы воздушных судов и схемы движения по согласованным маршрутам) и
- c) выполнение по мере необходимости дополнительных рейсов и предоставление дополнительных участков маршрутов.

5. В целях обеспечения тесного и гибкого согласования емкости со спросом в соответствии с методом свободного определения данные перевозки должны, вероятно, контролироваться каждой Договаривающейся стороной и должны, вероятно, проводиться консультации с тем, чтобы не нарушать стихийно складывающуюся рыночную конъюнктуру.

Критерий В. Необходимость предоставления емкости должна в основном определяться спросом на перевозки между территориями обеих Договаривающихся сторон.

СМЕЖНЫЕ ЦЕЛИ: обеспечение справедливых и равных возможностей для конкуренции; защита интересов национального перевозчика.

Основные принципы

1. Как и вообще при подписании любого соглашения, емкость предоставляется для удовлетворения потребностей в перевозках между территориями обеих Договаривающихся сторон, однако она может предоставляться также для удовлетворения других потребностей в перевозках в зависимости от характера согласованных маршрутов (т. е. с остановками в третьей стране или без остановок), предпочтений потребителей, а также коммерческих и эксплуатационных решений, принимаемых соответствующими авиакомпаниями.
2. В соглашениях такого типа вообще не проводится разграничения между перевозками, осуществляемыми между территориями обеих Договаривающихся сторон, и перевозками третьей страны. Коммерческие права третьей страны могут быть не согласованы, однако если эти права согласованы, одни и те же положения о емкости распространяются на все перевозки в соответствии с основным принципом 3 ниже.
3. Емкость, предоставляемая для перевозок, выполняемых не только между территориями обеих сторон, будет зависеть также от желания правительства третьей страны санкционировать предоставление такой емкости.

Критерий С. Необходимость эффективного обеспечения равенства и взаимной выгоды перевозчикам обеих заинтересованных стран.

СМЕЖНЫЕ ЦЕЛИ: обеспечение справедливых и равных возможностей для конкуренции; защита интересов национального перевозчика; равномерное распределение осуществляемых перевозок.

Основные принципы

1. В большинстве соглашений о свободном определении предусматриваются "справедливые и равные возможности для конкуренции" и во многих соглашениях обуславливается устранение "дискриминации во всех формах или нечестных приемов конкурентной борьбы". Равенство возможностей обеспечивается достижением соглашения между обеими Договаривающимися сторонами в отношении предоставления авиакомпаниям каждой стороны одинаковой свободы выделять емкость и устанавливать цены на предоставляемые ими услуги с тем, чтобы эффективно использовать такую емкость, а также посредством общего обмена правами в двустороннем соглашении, включая справедливый обмен маршрутами.
2. Перевозчики обеих стран получают выгоду пропорционально усилиям и ресурсам, затраченным каждой авиакомпанией.

Критерий D. Необходимость поощрения развития и расширения воздушных перевозок на прочной рентабельной основе и в общих интересах.

СМЕЖНЫЕ ЦЕЛИ: предоставление качественного обслуживания по доступным для клиентов ценам; возможность получения приемлемой экономической отдачи перевозчиком; защита интересов национального перевозчика.

Основные принципы

1. Данный критерий, который носит общий и фундаментальный характер, обычно отражается в преамбуле к соглашению, а не в его отдельных статьях.
2. "Общие интересы" подразделяются на три основные категории: интересы авиакомпаний, интересы клиентов воздушного транспорта и другие национальные интересы.

3. Договаривающиеся стороны считают, что с учетом складывающейся конъюнктуры емкость следует предлагать на уровне, который:

- a) обеспечивает приемлемую возможность получения пассажирами места без предварительного бронирования;
- b) обеспечивает приемлемую экономическую отдачу перевозчикам;
- c) помогает избежать "демпинга" емкости;
- d) планируется таким образом, чтобы предоставить клиентам максимально возможные удобства.

Критерии E, F, G. Необходимость согласования перевозок с пропускной способностью аэропортов и авиатрасс; обеспечение эффективного использования людских и материальных ресурсов (особенно топлива); и защита окружающей среды от загрязнения воздуха и воздействия шума.

СМЕЖНЫЕ ЦЕЛИ: недопущение избыточной емкости воздушного транспорта с последующей ненужной растратой людских и материальных ресурсов, включая топливо; защита окружающей среды.

Основные принципы

Эти критерии имеют большое и все возрастающее значение и могут быть лучше всего отражены в преамбуле к соглашению, либо в конкретных положениях соглашения. С этой целью, возможно, емкость потребует предоставления таким образом, чтобы достигнуть эффективного использования аэропортов и оборудования авиатрасс, экономить использование ресурсов путем выбора наиболее оптимальных коэффициентов загрузки и свести к минимуму негативное влияние на окружающую среду. Иногда может возникнуть необходимость согласовывать эти требования с требованиями, относящимися к вышеизложенному критерию А.

Критерий H. Необходимость согласования предоставления емкости при нерегулярных и регулярных перевозках по отношению к общему спросу.

СМЕЖНЫЕ ЦЕЛИ: согласование регулярных и нерегулярных перевозок на одном и том же рынке.

Основные принципы

Договаривающиеся стороны считают, что согласование нерегулярных и регулярных перевозок, включая согласование емкости в отношении общего спроса, будет обеспечиваться под воздействием складывающейся рыночной конъюнктуры и путем включения, как правило, обоих видов перевозок согласно одному и тому же соглашению, в частности, согласно одной и той же статье о емкости с предоставлением возможностей, ограниченных лишь правовыми или рыночными различиями между двумя видами перевозок.

D. ЕМКОСТЬ И РЕСУРСЫ

3.2 На Второй Авиатранспортной конференции (AT Conf/2, 1980) была принята нижеуказанная рекомендация, касающаяся необходимости увязки емкости с ресурсами и охраны окружающей среды.

Рекомендация 4 AT Conf/2

РЕКОМЕНДУЕТ, чтобы Договаривающиеся государства при формулировании и применении их авиационной политики, в частности, регламентируя емкость, принимали во внимание необходимость приведения в соответствие требования перевозок с наличием аэропортовых, людских и материальных ресурсов и ресурсов воздушных трасс, а также необходимость защиты окружающей среды.

Часть 4

МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВИАТАРИФЫ

4.1 Чикагская конвенция не содержит никаких положений относительно установления или регулирования международных авиатарифов. Поэтому наряду с обменом маршрутами и правами и регулированием емкости данный вопрос подлежит согласованию между государствами. Большинство государств в своих двусторонних соглашениях традиционно возлагают основную ответственность за разработку тарифов на авиакомпании, которые часто используют многосторонний механизм разработки тарифов, созданный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) для проведения переговоров по тарифам регулярных перевозок. Как правило, тарифы, независимо от того, согласованы они авиакомпаниями в рамках ИАТА или разработаны с помощью других средств, подлежат утверждению соответствующими правительствами, которое может иметь форму молчаливого или прямо выраженного согласия.

В 70-е и 80-е годы ИКАО проделала большую работу, связанную с тарифами, являющимися одним из трех основных элементов регулирования международного воздушного транспорта (двумя другими являются доступ к рынку и провозная емкость). Инструктивный материал этой части документа Дос 9587, касающийся международных авиатарифов, первоначально разрабатывался и утверждался Советом в течение периода 1977–1989 гг. на основе рекомендаций, принятых Группой экспертов по авиатарифам, тремя авиатранспортными конференциями (SATC, 1977; AT Conf/2, 1980; и AT Conf/3, 1985) и в некоторых случаях резолюциями Ассамблеи. В 1997 году Совет пересмотрел эту часть с помощью Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта и утвердил изменения, направленные на обновление данного материала.

С 90-х годов на фоне общей тенденции к либерализации воздушного транспорта значение регулирования тарифов стало постепенно снижаться. Многие государства ослабили тарифное регулирование, а некоторые устранили все ограничения на ценообразование авиакомпаниями. Более подробная информация о международных авиатарифах и их регулировании содержится в главе 3 части 4 документа Дос 9626 "Руководство по регулированию международного воздушного транспорта".

А. РЕЗОЛЮЦИЯ АССАМБЛЕИ, КАСАЮЩАЯСЯ АВИАТАРИФОВ

А36-15: добавление А. раздел I (выдержки)

...

Ассамблея,

...

принимая во внимание, что установление международных пассажирских и грузовых авиатарифов, которые способствовали бы успешному развитию воздушных перевозок, должно быть справедливым и транспарентным,

принимая во внимание, что существует необходимость адаптации к меняющимся условиям регулирования и эксплуатации в области воздушного транспорта и что Организация разрабатывает руководящие принципы регулирования международного воздушного транспорта, включая типовые статьи и типовые соглашения о воздушном сообщении, которые государства могут использовать в двусторонних или региональных соглашениях,

...

7. поручает Совету постоянно рассматривать механизм выработки принципиальных установок Организации по регулированию международного воздушного транспорта и по мере необходимости пересматривать или обновлять его;

В. ПОЛОЖЕНИЯ О ТАРИФАХ В ДВУСТОРОННИХ СОГЛАШЕНИЯХ

4.2 В ходе рассмотрения в соответствии с рекомендацией 12 Третьей Авиатранспортной конференции резолюций и рекомендаций Организации в области авиатарифов Совет в 1987 году определил настоятельную потребность в пересмотре стандартного положения о тарифах в двусторонних соглашениях в свете крупных изменений, происшедших с момента утверждения Советом в 1978 году типовых положений. Проведя детальный пересмотр, включавший альтернативные подходы к двустороннему регулированию тарифов, Совет утвердил в 1989 году три текста типовых положений о тарифах в двусторонних соглашениях и дополнительные примечания об их применении. В 1997 году Совет пересмотрел эти типовые положения и примечания и внес в них изменения с целью обновления. Эти типовые положения также включены в типовые соглашения о воздушном сообщении (ТСВС) (см. добавление 5 к настоящему документу).

ТИПОВЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ТАРИФАХ В ДВУСТОРОННИХ СОГЛАШЕНИЯХ

Примечание 1. Пункты 1–4 являются общими для следующих трех альтернативных подходов к регулированию тарифов: "двойное утверждение", "страна начала перевозки" и "двойное отклонение".

Примечание 2. Дополнительные варианты приводятся в квадратных скобках []. Замечания или разъяснения представлены в круглых скобках ().

Двойное утверждение

Страна начала перевозки

Двойное отклонение

1. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТЕРМИНА "ТАРИФ"

В нижеследующих пунктах термин "тариф" означает цену, которая должна взиматься за международную перевозку пассажиров, багажа или груза (кроме почты, и включает в себя:

а) любой сквозной тариф или сумму, которая должна взиматься за международную перевозку, рекламируемую или продаваемую в качестве таковой, включая сквозные тарифы, построенные с использованием других тарифов или дополнительных тарифов на перевозку по международным или внутренним участкам, являющимся частью международного участка;

В нижеследующих пунктах термин "тариф" означает цену, которая должна взиматься за международную перевозку пассажиров, багажа или груза (кроме почты), и включает в себя:

а) любой сквозной тариф или сумму, которая должна взиматься за международную перевозку, рекламируемую или продаваемую в качестве таковой, включая сквозные тарифы, построенные с использованием других тарифов или дополнительных тарифов на перевозку по международным или внутренним участкам, являющимся частью международного участка;

В нижеследующих пунктах термин "тариф" означает цену, которая должна взиматься за международную перевозку пассажиров, багажа или груза (кроме почты), и включает в себя:

а) любой сквозной тариф или сумму, которая должна взиматься за международную перевозку, рекламируемую или продаваемую в качестве таковой, включая сквозные тарифы, построенные с использованием других тарифов или дополнительных тарифов на перевозку по международным или внутренним участкам, являющимся частью международного участка;

Двойное утверждение	Страна начала перевозки	Двойное отклонение
<p>b) комиссионные, выплачиваемые в связи с продажей билетов на перевозку пассажиров и их багажа или с выполнением соответствующих операций при перевозке груза; и</p> <p>c) условия, которые регламентируют применимость тарифа, или цены перевозки, либо оплату комиссионных.</p>	<p>b) комиссионные, выплачиваемые в связи с продажей билетов на перевозку пассажиров и их багажа или с выполнением соответствующих операций при перевозке груза; и</p> <p>c) условия, которые регламентируют применимость тарифа, или цены перевозки, либо оплату комиссионных.</p>	<p>b) комиссионные, выплачиваемые в связи с продажей билетов на перевозку пассажиров и их багажа или с выполнением соответствующих операций при перевозке груза; и</p> <p>c) условия, которые регламентируют применимость тарифа, или цены перевозки, либо оплату комиссионных.</p>
Он также включает в себя:	Он также включает в себя:	Он также включает в себя:
<p>d) любые существенные льготы, предоставляемые в связи с данной перевозкой;</p> <p>e) любой тариф на перевозку по внутреннему участку, продаваемую в дополнение к международной перевозке, которая не используется для чисто внутренних перевозок и которая не предоставляется на равных условиях всем международным перевозчикам и их клиентам.</p>	<p>d) любые существенные льготы, предоставляемые в связи с данной перевозкой;</p> <p>e) любой тариф на перевозку по внутреннему участку, продаваемую в дополнение к международной перевозке, которая не используется для чисто внутренних перевозок и которая не предоставляется на равных условиях всем международным перевозчикам и их клиентам.</p>	<p>d) любые существенные льготы, предоставляемые в связи с данной перевозкой;</p> <p>e) любой тариф на перевозку по внутреннему участку, продаваемую только в дополнение к международной перевозке, которая не используется для чисто внутренних перевозок и которая не предоставляется на равных условиях всем международным перевозчикам и их клиентам.</p>

2. ФАКТОРЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТАРИФОВ

2.1 Применяемые факторы

Тарифы, которые должны применяться назначенной авиакомпанией или авиакомпаниями какой-либо Договаривающейся стороны за обслуживание, предусматриваемое этим соглашением, устанавливаются на разумных уровнях, при этом должное внимание уделяется всем связанным с этим факторам, включая интересы клиентов, эксплуатационные расходы, особенности перевозки, комиссионные ставки, разумную прибыль, тарифы других авиакомпаний и другие коммерческие соображения, связанные с рынком перевозок.

Тарифы, которые должны применяться назначенной авиакомпанией или авиакомпаниями какой-либо Договаривающейся стороны за обслуживание, предусматриваемое этим соглашением, устанавливаются на разумных уровнях, при этом должное внимание уделяется всем связанным с этим факторам, включая интересы клиентов, эксплуатационные расходы, особенности перевозки, комиссионные ставки, разумную прибыль, тарифы других авиакомпаний и другие коммерческие соображения, связанные с рынком перевозок.

Тарифы, которые должны применяться назначенной авиакомпанией или авиакомпаниями какой-либо Договаривающейся стороны за обслуживание, предусматриваемое этим соглашением, устанавливаются на разумных уровнях, при этом должное внимание уделяется всем связанным с этим факторам, включая интересы клиентов, эксплуатационные расходы, особенности перевозки, комиссионные ставки, разумную прибыль, тарифы других авиакомпаний и другие коммерческие соображения, связанные с рынком перевозок.

2.2 Неприемлемые факторы

Договаривающиеся стороны соглашаются уделять особое внимание тарифам, которые могут оказаться нежелательными, будучи необоснованно дискриминационными, непомерно высокими или ограничительными ввиду злоупотреблений, связанных с господствующим положением, искусственно заниженными, благодаря прямым или косвенным субсидиям или поддержке, или "грабительскими".

Договаривающиеся стороны соглашаются уделять особое внимание тарифам, которые могут оказаться нежелательными, будучи необоснованно дискриминационными, непомерно высокими или ограничительными ввиду злоупотреблений, связанных с господствующим положением, искусственно заниженными, благодаря прямым или косвенным субсидиям или поддержке, или "грабительскими".

Договаривающиеся стороны соглашаются уделять особое внимание тарифам, которые могут оказаться нежелательными, будучи необоснованно дискриминационными, непомерно высокими или ограничительными ввиду злоупотреблений, связанных с господствующим положением, искусственно заниженными, благодаря прямым или косвенным субсидиям или поддержке, или "грабительскими".

3. МЕХАНИЗМЫ РАЗРАБОТКИ ТАРИФОВ (три варианта)

Тарифы согласовываются, по возможности, соответствующими назначенными авиакомпаниями обеих Договаривающихся сторон после проведенного, по необходимости, обсуждения с их соответствующими правительствами и консультациями, если необходимо, с другими авиакомпаниями. Такое согласование, по возможности, достигается с помощью соответствующего международного механизма по координации тарифов. Если многостороннего или двустороннего согласования достичь не удастся, каждая назначенная авиакомпания может разработать тарифы самостоятельно.

(ИЛИ)

Тарифы могут согласовываться соответствующими назначенными авиакомпаниями обеих Договаривающихся сторон после консультаций, по мере необходимости, с другими авиакомпаниями. Такое согласование может быть достигнуто с помощью соответствующего международного механизма по координации тарифов. Однако ни одна из сторон не ставит участие в многостороннем процессе координации тарифов перевозчиков условием для утверждения какого-либо тарифа, так же как ни одна из сторон не препятствует участию или не требует участия авиакомпании (авиакомпаний) одной из сторон в таком многостороннем процессе координации тарифов. Каждая назначенная авиакомпания может, по желанию, разработать тарифы самостоятельно.

(ИЛИ)

По возможности, авиакомпании устанавливают тарифы самостоятельно. Однако тарифы могут согласовываться назначенными авиакомпаниями Договаривающихся сторон, если обе Договаривающиеся стороны разрешают назначенным авиакомпаниям участвовать в деятельности надлежащего международного механизма (механизмов) по координации тарифов. Любое соглашение о тарифах, заключенное в результате такой деятельности, подлежит утверждению каждой Договаривающейся стороной и может быть отклонено в любое время, независимо от того, было ли оно утверждено ранее. [Представление таких соглашений не рассматривается как представление тарифа для целей пункта 4 настоящей статьи].

Тарифы согласовываются, по возможности, соответствующими назначенными авиакомпаниями обеих Договаривающихся сторон после проведенного, по необходимости, обсуждения с их соответствующими правительствами и консультациями, если необходимо, с другими авиакомпаниями. Такое согласование, по возможности, достигается с помощью соответствующего международного механизма по координации тарифов. Если многостороннего или двустороннего согласования достичь не удастся, каждая назначенная авиакомпания может разработать тарифы самостоятельно.

(ИЛИ)

Тарифы могут согласовываться соответствующими назначенными авиакомпаниями обеих Договаривающихся сторон после консультаций, по мере необходимости, с другими авиакомпаниями. Такое согласование может быть достигнуто с помощью соответствующего международного механизма по координации тарифов. Однако ни одна из сторон не ставит участие в многостороннем процессе координации тарифов перевозчиков условием для утверждения какого-либо тарифа, так же как ни одна из сторон не препятствует участию или не требует участия авиакомпании (авиакомпаний) одной из сторон в таком многостороннем процессе координации тарифов. Каждая назначенная авиакомпания может, по желанию, разработать тарифы самостоятельно.

(ИЛИ)

По возможности, авиакомпании устанавливают тарифы самостоятельно. Однако тарифы могут согласовываться назначенными авиакомпаниями Договаривающихся сторон, если обе Договаривающиеся стороны разрешают назначенным авиакомпаниям участвовать в деятельности надлежащего международного механизма (механизмов) по координации тарифов. Любое соглашение о тарифах, заключенное в результате такой деятельности, подлежит утверждению каждой Договаривающейся стороной и может быть отклонено в любое время, независимо от того, было ли оно утверждено ранее. [Представление таких соглашений не рассматривается как представление тарифа для целей пункта 4 настоящей статьи].

Тарифы согласовываются, по возможности, соответствующими назначенными авиакомпаниями обеих Договаривающихся сторон после проведенного, по необходимости, обсуждения с их соответствующими правительствами и консультациями, если необходимо, с другими авиакомпаниями. Такое согласование, по возможности, достигается с помощью соответствующего международного механизма по координации тарифов. Если многостороннего или двустороннего согласования достичь не удастся, каждая назначенная авиакомпания может разработать тарифы самостоятельно.

(ИЛИ)

Тарифы могут согласовываться соответствующими назначенными авиакомпаниями обеих Договаривающихся сторон после консультаций, по мере необходимости, с другими авиакомпаниями. Такое согласование может быть достигнуто с помощью соответствующего международного механизма по координации тарифов. Однако ни одна из сторон не ставит участие в многостороннем процессе координации тарифов перевозчиков условием для утверждения какого-либо тарифа, так же как ни одна из сторон не препятствует участию или не требует участия авиакомпании (авиакомпаний) одной из сторон в таком многостороннем процессе координации тарифов. Каждая назначенная авиакомпания может, по желанию, разработать тарифы самостоятельно.

(ИЛИ)

По возможности, авиакомпании устанавливают тарифы самостоятельно. Однако тарифы могут согласовываться назначенными авиакомпаниями Договаривающихся сторон, если обе Договаривающиеся стороны разрешают назначенным авиакомпаниям участвовать в деятельности надлежащего международного механизма (механизмов) по координации тарифов. Любое соглашение о тарифах, заключенное в результате такой деятельности, подлежит утверждению каждой Договаривающейся стороной и может быть отклонено в любое время, независимо от того, было ли оно утверждено ранее. [Представление таких соглашений не рассматривается как представление тарифа для целей пункта 4 настоящей статьи].

Двойное утверждение

Страна начала перевозки

Двойное отклонение

4. ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ТАРИФОВ**4.1 Требования к предоставлению тарифов** (два варианта)

Каждая Договаривающаяся сторона может потребовать уведомления или представления тарифов, предложенных назначенной авиакомпанией (авиакомпаниями) [другой Стороны] [обеих Договаривающихся сторон]

за перевозку на свою территорию или со своей территории

(ИЛИ)

за перевозку на свою территорию или со своей территории и, в исключительных случаях, за перевозку через свою территорию при разрешенной посадке на своей территории.

4.2 Сроки представления тарифов

Такое уведомление или представление тарифов требуется не более чем за ___ дней до предлагаемой даты введения тарифа. В отдельных случаях этот максимальный период может быть сокращен

Каждая Договаривающаяся сторона может потребовать уведомления или представления тарифов, предложенных назначенной авиакомпанией (авиакомпаниями) [другой Стороны] [обеих Договаривающихся сторон]

за перевозку на свою территорию или со своей территории

(ИЛИ)

за перевозку на свою территорию или со своей территории и, в исключительных случаях, за перевозку через свою территорию при разрешенной посадке на своей территории.

Каждая Договаривающаяся сторона может потребовать уведомления или представления тарифов, предложенных назначенной авиакомпанией (авиакомпаниями) [другой Стороны] [обеих Договаривающихся сторон]

за перевозку на свою территорию или со своей территории

(ИЛИ)

за перевозку на свою территорию или со своей территории и, в исключительных случаях, за перевозку через свою территорию при разрешенной посадке на своей территории.

5. УТВЕРЖДЕНИЕ ТАРИФОВ**5.1 Сфера действия утверждения тарифов за перевозку между территориями двух Договаривающихся сторон**

Тарифы, взимаемые назначенными авиакомпаниями Договаривающихся сторон за перевозку между их территориями, подлежат утверждению обеими Сторонами.

Каждая Договаривающаяся сторона имеет право утверждать или отклонять тарифы на перевозки в одном направлении или "туда и обратно" между территориями обеих Сторон с начальным пунктом вылета на своей территории.

Ни одна из Сторон не предпринимает односторонние действия, препятствующие введению предлагаемых тарифов или сохранению действующих тарифов на перевозку в одном направлении или "туда и обратно" между территориями обеих сторон с начальным пунктом вылета на территории другой стороны.

Ни одна из Договаривающихся сторон не предпринимает односторонние Действия, препятствующие введению предлагаемого тарифа или сохранению действующего тарифа, введенного назначенной авиакомпанией какой-либо из Сторон [или, на основе взаимности, авиакомпанией (авиакомпаниями) третьего государства] для перевозок между территориями Сторон.

5.2 Сфера действия утверждения тарифов за перевозку между территориями одной из Договаривающихся сторон и третьим государством

[Тарифы, взимаемые назначенной авиакомпанией одной из Договаривающихся сторон за перевозки между территорией другой Стороны и территорией третьего государства, при представлении обслуживания, предусмотренного соглашением, подпадают под требования к утверждению, предъявляемые другой Стороной.]

[Тарифы, взимаемые назначенной авиакомпанией одной из Договаривающихся сторон за перевозки между территорией другой Стороны и территорией третьего государства, при представлении обслуживания, предусмотренного соглашением, подпадают под требования к утверждению, предъявляемые другой Стороной.]

[Ни одна из Договаривающихся сторон не предпринимает односторонние Действия, препятствующие введению предлагаемого тарифа или сохранению действующего тарифа, введенного назначенной авиакомпанией одной из Сторон на перевозки между территориями другой Стороны и третьего государства.]

Двойное утверждение

Страна начала перевозки

Двойное отклонение

5.3 Утверждение встречных тарифов за перевозку между территориями двух Договаривающихся сторон

Для перевозок между территориями Договаривающихся сторон каждая Сторона разрешает авиакомпании (авиакомпаниям) другой Стороны [и на основе взаимности авиакомпании (авиакомпаниям) третьего государства] выдвигать встречный тариф в отношении любого действующего тарифа [включая тарифы, установленные посредством комбинации сопоставимых тарифов], санкционированного для применения авиакомпанией любой из Сторон или третьего государства, [на сопоставимые перевозки между теми же пунктами].

Для перевозок между территориями Договаривающихся сторон каждая Сторона разрешает авиакомпании (авиакомпаниям) другой Стороны [и на основе взаимности авиакомпании (авиакомпаниям) третьего государства] выдвигать встречный тариф в отношении любого действующего тарифа [включая тарифы, установленные посредством комбинации сопоставимых тарифов], санкционированного для применения авиакомпанией любой из Сторон или третьего государства, [на сопоставимые перевозки между теми же пунктами].

Для перевозок между территориями Договаривающихся сторон каждая Сторона разрешает авиакомпании (авиакомпаниям) другой Стороны [и на основе взаимности авиакомпании (авиакомпаниям) третьего государства] выдвигать встречный тариф в отношении любого действующего тарифа [включая тарифы, установленные посредством комбинации сопоставимых тарифов], санкционированного для применения авиакомпанией любой из Сторон или третьего государства, [на сопоставимые перевозки между теми же пунктами].

5.4 Утверждение встречных тарифов за перевозку между территориями одной Договаривающейся стороны и третьего государства

[Для перевозок между территориями одной Договаривающейся стороны и третьим государством, при предоставлении обслуживания, предусмотренного этим соглашением, эта Сторона разрешает авиакомпании (авиакомпаниям) другой Стороны выдвигать встречный тариф в отношении любого действующего тарифа [включая тарифы, установленные посредством комбинации тарифов], санкционированного для применения авиакомпанией любой Стороны или третьего государства [на сопоставимые перевозки между теми же пунктами].]

[Для перевозок между территориями одной Договаривающейся стороны и третьим государством [при предоставлении обслуживания, предусмотренного этим соглашением] эта Сторона разрешает авиакомпании (авиакомпаниям) другой Стороны выдвигать встречный тариф в отношении любого действующего тарифа [включая тарифы, установленные посредством комбинации тарифов], санкционированного для применения авиакомпанией любой Стороны или третьего государства [на сопоставимые перевозки между теми же пунктами].]

[Для перевозок между территориями одной Договаривающейся стороны и третьим государством эта Сторона разрешает авиакомпании (авиакомпаниям) другой Стороны выдвигать встречный тариф в отношении любого действующего тарифа [включая тарифы, установленные посредством комбинации тарифов], санкционированного для применения авиакомпанией любой Стороны или третьего государства [на сопоставимые перевозки между теми же пунктами].]

5.5 Эффективность утверждения тарифов

Утверждение тарифов любой Договаривающейся стороной, вытекающее из положений пункта 5.1 и 5.3 [и 5.2 и 5.4] выше, может доводиться до сведения авиакомпании (авиакомпаний), представившей (предоставивших) эти тарифы. Однако если Сторона не уведомила в письменном виде другую Сторону об отклонении таких тарифов [и/или] соответствующую (соответствующие) авиакомпанию (авиакомпаниям)] в течение __ дней с даты представления тарифов, эти тарифы считаются утвержденными. В случае сокращения периода представления в соответствии с пунктом 4.2 настоящего положения Стороны могут согласиться соответственно сократить период представления уведомления о любом отклонении.

Ни один тариф не вступает в силу, если любая Договаривающаяся сторона представляет уведомление об отклонении [за исключением случаев, изложенных в пункте 6 ниже].

Утверждение тарифов любой Договаривающейся стороной, вытекающее из положений пункта 5.1 и 5.3 [и 5.2 и 5.4] выше, может доводиться до сведения авиакомпании (авиакомпаний), представившей (предоставивших) эти тарифы. Однако если Сторона не уведомила в письменном виде другую Сторону об отклонении таких тарифов [и/или] соответствующую (соответствующие) авиакомпанию (авиакомпаниям)] в течение __ дней с даты представления тарифов, эти тарифы считаются утвержденными. В случае сокращения периода представления в соответствии с пунктом 4.2 настоящего положения Стороны могут согласиться соответственно сократить период представления уведомления о любом отклонении.

В тех случаях, когда любая Договаривающаяся сторона считает, что тариф подпадает под категории, описанные в пункте 2.2 выше, эта Сторона представляет другой Стороне уведомление о несогласии [как можно раньше и по крайней мере] в течение __ дней с даты уведомления или представления тарифов и может сама воспользоваться процедурами консультаций, изложенными в пункте 6 ниже.

[Утверждение тарифов любой Договаривающейся стороной, вытекающее из положений пункта 5.1 и 5.3 [и 5.2 и 5.4] выше, может доводиться до сведения авиакомпании (авиакомпаний), представившей (предоставивших) эти тарифы]. В тех случаях, когда любая Договаривающаяся сторона считает, что тариф подпадает под категории, описанные в пункте 2.2 выше, эта Сторона представляет другой Стороне уведомление о несогласии [как можно раньше и по крайней мере] в течение __ дней с даты уведомления или представления тарифов и может сама воспользоваться процедурами консультаций, изложенными в пункте 6 ниже. Однако, если обе Стороны согласились в письменном виде отклонить соответствующие тарифы, в соответствии с этими процедурами тарифы считаются утвержденными.

Двойное утверждение

Страна начала перевозки

Двойное отклонение

5.6 Продажа по тарифам, подлежащим утверждению

[До принятия решений Договаривающимися сторонами авиакомпании могут осуществлять рекламу и продажу по предлагаемым тарифам для перевозок, намеченных на предлагаемую дату вступления в силу или после нее, при условии, что это оговаривается фразой "с утверждения правительством". Такая реклама и продажа не осуществляются ни при каких обстоятельствах до представления предлагаемых тарифов обеими Сторонами.]

[До принятия решения Договаривающейся стороной соответствующие авиакомпании могут осуществлять рекламу и продажу по предлагаемым тарифам для перевозок, намеченных на предлагаемую дату вступления в силу или после нее, при условии, что это оговаривается фразой "с утверждения правительством". Такая реклама и продажа не осуществляются ни при каких обстоятельствах до представления предлагаемых тарифов обеими Сторонами.]

[Реклама и продажа по предлагаемым тарифам могут осуществляться лишь после представления этих тарифов обеими Договаривающимися сторонами.]

6. ПРОЦЕДУРЫ КОНСУЛЬТАЦИЙ И РАЗРЕШЕНИЕ РАЗНОГЛАСИЙ**6.1 Процесс консультаций**

Каждая Договаривающаяся сторона может потребовать проведения консультаций, касающихся любых тарифов авиакомпании любой Стороны за обслуживание, предусмотренное этим соглашением, включая случаи, когда в отношении соответствующего тарифа представлялось уведомление о несогласии. Такие консультации проводятся не позже чем через ___ дней после получения просьбы. Стороны совместно обеспечивают необходимую информацию для обоснованного разрешения этих вопросов. Если Стороны достигают соглашения, каждая Сторона прилагает все усилия к тому, чтобы указанное соглашение вступило в силу. Если соглашения достичь не удается, преимущественную силу приобретает любое решение об отклонении тарифа [за исключением случаев, предусмотренных пунктом 6.2].

Каждая Договаривающаяся сторона может потребовать проведения консультаций, касающихся любых тарифов авиакомпании любой Стороны за обслуживание, предусмотренное этим соглашением, включая случаи, когда в отношении соответствующего тарифа представлялось уведомление об отклонении или несогласии. Такие консультации проводятся не позже, чем через ___ дней после получения просьбы. Стороны совместно обеспечивают необходимую информацию для обоснованного разрешения этих вопросов. Если Стороны достигают соглашения, каждая Сторона прилагает все усилия к тому, чтобы указанное соглашение вступило в силу. Если соглашения достичь не удается, преимущественную силу приобретает решение Стороны, на территории которой начинается перевозка.

Каждая Договаривающаяся сторона может потребовать проведения консультаций, касающихся любого тарифа авиакомпании любой Стороны за обслуживание, предусмотренное этим соглашением, включая случаи, когда в отношении соответствующего тарифа представлялось уведомление о несогласии. Такие консультации проводятся не позже, чем через ___ дней после получения просьбы. Стороны совместно обеспечивают необходимую информацию для обоснованного решения этих вопросов. Если Стороны достигают соглашения о тарифе, в отношении которого было представлено уведомление о несогласии, каждая Сторона прилагает все усилия к тому, чтобы указанное соглашение вступило в силу, но если соглашения достичь не удается, рассматриваемый тариф вступает в силу или продолжает оставаться в силе.

6.2 Урегулирование разногласий

[Если Договаривающиеся стороны не в состоянии разрешить вопрос в отношении тарифов, упомянутых в пунктах 5.1 и 5.3, разногласия регулируются в соответствии с положениями статьи ___ настоящего соглашения.]

(Не применяется.)

(Не применяется.)

6.3 Отклонение других тарифов

[Если Договаривающаяся сторона отклоняет тариф авиакомпании другой Стороны, как не отвечающий положениям пункта 5, она соответственно уведомляет об этом другую Сторону.]

[Если Договаривающаяся сторона отклоняет тариф авиакомпании другой Стороны, как не отвечающий положениям пункта 5, она соответственно уведомляет об этом другую Сторону.]

[Если Договаривающаяся сторона отклоняет тариф авиакомпании другой Стороны, как не отвечающий положениям пункта 5, она соответственно уведомляет об этом другую Сторону.]

Двойное утверждение

Страна начала перевозки

Двойное отклонение

7. СРОК ДЕЙСТВИЯ УСТАНОВЛЕННЫХ ТАРИФОВ

Тариф, установленный в соответствии с настоящим положением, сохраняется в силе, если его, [с одобрения соответствующих Договаривающихся сторон], не отменяет соответствующая авиакомпания (авиакомпания) до истечения его срока действия, при наличии такового, или до утверждения новых тарифов. Первоначальный срок действия соответствующего тарифа может быть продлен по согласованию с заинтересованными Сторонами. [Однако срок действия тарифа не продлевается более, чем на 12 месяцев после даты истечения срока его действия, если это не согласовано Сторонами]. При утверждении тарифа без указания даты истечения срока и в тех случаях, когда новый тариф не представляется и не согласовывается, этот тариф остается в силе до момента, когда любая из Сторон уведомит об отмене его утверждения по ее собственной инициативе либо по просьбе соответствующей авиакомпании (авиакомпаний). Такая отмена утверждения не вступает в силу без предварительного уведомления не менее, чем за ___ дней.

[Тариф, установленный в соответствии с настоящим положением, сохраняется в силе, если его, [с одобрения соответствующей Договаривающейся стороны,] не отменяет соответствующая авиакомпания (авиакомпания) до истечения его срока действия, при наличии такового, или до утверждения новых тарифов. Первоначальный срок действия соответствующего тарифа может быть продлен по согласованию с заинтересованными Договаривающимися сторонами. [Однако срок действия тарифа не продлевается более, чем на 12 месяцев после даты истечения срока его действия, если это не согласовано Сторонами.] При утверждении срока его действия и в отсутствие представленного и утвержденного нового тарифа этот тариф остается в силе до его аннулирования соответствующей Стороной по своей инициативе или по просьбе соответствующих авиакомпаний. Такая отмена утверждения не вступает в силу без предварительного уведомления не менее, чем за ___ дней.]

[Тариф, установленный в соответствии с настоящим положением, сохраняется в силе, если его не отменяет соответствующая авиакомпания (авиакомпания) до истечения его срока действия, при наличии такового, или до утверждения новых тарифов. Первоначальный срок действия тарифа может быть продлен, если обе Договаривающиеся стороны не примут решения о его аннулировании. При утверждении тарифа без указания даты истечения срока его действия и в отсутствие представленного и утвержденного нового тарифа этот тариф остается в силе до его аннулирования соответствующей авиакомпанией (авиакомпаниями) или по обоюдному согласию Договаривающихся сторон.]

8. ОБЕСПЕЧЕНИЕ СОБЛЮДЕНИЯ ТАРИФОВ

[Договаривающиеся стороны стремятся обеспечить наличие в рамках их юрисдикций действенного и эффективного механизма для расследования случаев нарушения какой-либо авиакомпании, агентом по пассажирским или грузовым перевозкам, организатором туров или экспедитором грузов тарифов, установленных в соответствии с настоящим положением. Кроме этого, они обеспечивают, чтобы нарушение таких тарифов преследовалось с использованием правовых норм, применяемых на согласованной и недискриминационной основе.]

[Договаривающиеся стороны стремятся обеспечить наличие в рамках их юрисдикций действенного и эффективного механизма расследования случаев нарушения какой-либо авиакомпанией (авиакомпаниями), агентом по пассажирским или грузовым перевозкам, организатором туров или экспедитором грузов тарифов, установленных в соответствии с настоящим положением. Кроме этого, они обеспечивают, чтобы нарушение таких тарифов преследовалось с использованием правовых норм, применяемых на согласованной и недискриминационной основе.]

(Не применяется.)

ПРИМЕЧАНИЯ ПО ПРИМЕНЕНИЮ ТИПОВЫХ ПОЛОЖЕНИЙ О ТАРИФАХ В ДВУСТОРОННИХ СОГЛАШЕНИЯХ**Общие положения**

Настоящие Типовые положения предназначены для применения к международным тарифам на регулярные перевозки. Как правило, имеются существенные различия в методах разработки и регламентирования тарифов на нерегулярные перевозки и поэтому в случае применения государствами Типовых положений к тарифам на нерегулярные перевозки их необходимо в значительной степени переработать.

Для простоты в Типовых положениях используется термин "Договаривающиеся стороны", хотя в некоторых двусторонних соглашениях о воздушных перевозках они именуются "авиационными полномочными органами Договаривающихся сторон". В соглашениях такого типа зачастую некоторые положения относятся к компетенции авиационных полномочных органов.

В Типовых положениях проводится разграничение понятий "назначенных" авиакомпаний, с одной стороны, и "авиакомпаний", с другой, при этом последний термин используется тогда, когда имеются в виду все авиакомпании, обслуживающие или рекламирующие свои услуги в стране или странах, а не только национальные перевозчики, которым поручено обслуживать маршруты, подпадающие под действие конкретного соглашения.

Пункт 1. Определение термина "тариф"

Данное определение было утверждено Советом в декабре 1987 года с целью учесть все сопутствующие элементы и исключить любые возможные неточности в отношении составляющих элементов в понятия "тариф". Вступительная часть и подпункты а)–с) охватывают все общепризнанные аспекты тарифов международных регулярных перевозок, в то время как подпункты d) и e) определяют те дополнительные аспекты, которые также являются составной частью такого тарифа. Если определение планируется использовать в дополнение к понятию "тарифы на нерегулярные перевозки" или вместо него, то, по всей вероятности, в текст потребуется внести существенные изменения.

Помимо грузовых перевозок из "аэропорта в аэропорт" некоторые авиакомпании предлагают курьерские перевозки "от двери к двери" и/или экспресс-перевозки, отличительной особенностью которых является предлагаемая авиакомпаниями ускоренная доставка. Определение будет охватывать цены, взимаемые регулярной авиакомпанией за такие курьерские и экспресс-перевозки, предлагаемые от имени авиакомпании.

Кроме того, неавиационные перевозчики, такие, как курьерские перевозчики, международные экспресс-авиаперевозчики и экспедиторы грузов, предлагают свои собственные виды обслуживания с частичным использованием тарифов авиакомпаний. Например, эти неавиационные предприятия взимают свои собственные сводные цены с клиентуры, и такие цены не включены в определение. Однако, когда они используют регулярные перевозки, оплата на этапе перевозки по воздуху будет регулироваться на основе тарифов на перевозку багажа и груза авиакомпании, осуществляющей международную перевозку. Регулирование их цен на оплату полностью всех услуг при перевозке "от двери к двери" будет зависеть от правил государств на оплату услуг, предоставляемых наземным транспортом, а также от того, осуществляется ли в соответствующих странах регулирование деятельности неавиационных предприятий. Обычно они не регулируются двусторонним соглашением о воздушных перевозках.

Как отмечено выше, определение тарифа не распространяется на нерегулярные перевозки. Однако государствам следует принять к сведению, что метод и степень регулирования в случае с курьерскими или авиаэкспресс-отправками, осуществляемые назначенными грузовыми чартерными рейсами, будут зависеть от политики соответствующих государств в отношении чартерных перевозок. В определение потребуется внести значительные изменения, если государства пожелают включить цены за такое обслуживание в сферу действия двустороннего соглашения о воздушных сообщениях.

Любой сквозной тариф или сумма, которая должна взиматься за международную перевозку [подпункт а)]

Как правило, государства стремятся контролировать или регламентировать тарифы международных перевозок, когда все пункты отправления или назначения находятся на их территории. В указанном тексте определение включает сквозные тарифы, которые строятся посредством сочетания двух (или более) международных тарифов или посредством сочетания международного тарифа с любым дополнительным и/или внутренним тарифом. Дополнительные тарифы представляют собой суммы, устанавливаемые (как правило, на конференциях ИАТА по координации тарифов) специально для использования в сочетании с международными тарифами в целях

определения пассажирских или грузовых тарифов для дополнительных пар городов, чаще всего для перевозок через входной международный аэропорт в направлении внутренних пунктов государства и в обратном направлении. Эти тарифы не могут использоваться исключительно для внутренней перевозки. Слова "рекламируемую и продаваемую в качестве таковой" добавлены для того, чтобы уточнить, что данное определение включает только фактически используемые или предлагаемые для использования тарифы, а не все (весьма многочисленные) теоретически возможные комбинации.

Комиссионные [подпункт b)]

Хотя комиссионные являются одним из ценообразующих элементов тарифа и хотя основной интерес для правительств представляет розничная цена, взимаемая с клиентов, тем не менее, многие правительства считают необходимым регулировать комиссионные сборы в целях обеспечения справедливых условий маркетинга. Вместе с тем некоторые государства не видят необходимости регулировать комиссионные сборы (например, комиссионные обычно не регулируются при режиме "двойного отклонения") и/или предполагают возможность возникновения трудностей при регулировании комиссионных за пределами своей территории. Эти государства хотели бы исключить комиссионные из определения термина "тариф" в своих соглашениях о воздушных сообщениях по той причине, что включение комиссионных может подразумевать такое регулирование. Вместо этого некоторые государства могли бы предпочесть сослаться в своих соглашениях о воздушном сообщении на комиссионные как на один из сопутствующих факторов, которые следует учитывать при установлении уровней тарифов (наряду с другими расходами по перевозке), рассматривать их особо или полностью исключить этот аспект из подобных соглашений.

Условия, которые регулируют применимость [подпункт с)]

Данный текст охватывает все общие и конкретные правила, касающиеся соответствующих пассажирских и грузовых авиатарифов и комиссионных.

Общие правила включают (но не ограничиваются): те правила, которые определяют сумму, оплачиваемую клиентом, такие, как правила построения пассажирских и грузовых авиатарифов и правила перевода валюты; те правила, которые определяют вид и стоимость услуг, предоставляемых в обмен на уплачиваемую сумму, такие, как условия обслуживания (например, расстояние между креслами и количество кресел в одном ряду для каждого класса обслуживания), нормы бесплатного провоза багажа и сборы за сверхнормативный багаж; те правила, которые определяют взаимоотношения авиакомпании с агентом по вопросу комиссионных сборов и принципы их распределения; и другие общие правила, определяющие такие элементы, как льготные тарифы для детей, грудных детей, руководителей туров и агентов, условия бронирования и оплаты, срок годности билета, отказ от перевозки, изменение маршрута и возврат денег.

Конкретные правила связаны с конкретными пассажирскими или грузовыми тарифами (например, положения о сезонности или минимальной/максимальной продолжительности пребывания) или имеют преобладающее действие по отношению к общим правилам для конкретного пассажирского или грузового тарифа (например, требование о заблаговременном приобретении, которое имеет преобладающее действие по отношению к общим правилам бронирования, оплаты и продажи билетов).

В Канаде общие и конкретные правила, о которых говорится выше, а также "условия перевозки" являются составной частью тарифа. В других странах условия перевозки не являются частью тарифа, однако государствам следует стремиться избегать противоречий между условиями, относящимися к тарифам, независимо от того, зафиксированы ли они в условиях перевозки или оговорены в правилах о тарифах (общих или конкретных), и доводить данные условия до сведения пользователей.

Любые существенные льготы [подпункт d)]

Термин "льготы" охватывает товары или услуги, носящие вспомогательный или дополняющий характер при перевозке по воздуху, а слова "предоставляемые в связи с данной перевозкой" распространяют действие данного определения на любые виды комбинаций льготных или поощрительных предложений (например, предложений, связанных с приобретением билетов авиакомпании, а также предоставление льготных тарифов при условии приобретения других товаров в рамках поощрительных мер, принимаемых совместно с другими коммерческими предприятиями).

Указанные льготы включают программы для наиболее часто летающих пассажиров, бесплатное размещение в гостинице и бесплатную аренду автомашин, но не ограничиваются ими. Поощрительные предложения, связанные с приобретением билетов авиакомпаний, включают специальные предложения, такие, как выдача купона, дающего пассажиру право на последующий бесплатный пролет, но не ограничиваются этими предложениями. Упомянутые совместные льготы связаны со скидками, предоставляемыми при условии приобретения товаров и услуг, таких, как фотоаппараты, продовольственные товары, пользование кредитной карточкой или услугами банка, аренда автомашин или размещение в гостинице. Такие совместные льготы могут включать в себя элементы фактических бартерных отношений; например, стоимость рекламы, получаемой авиакомпанией в рамках такой сделки, может равняться стоимости тарифа или размерам предоставляемой скидки.

Прилагательное "существенные", использованное в сочетании с термином "льготы", хотя и предполагает элемент субъективизма в количественной оценке, включено в определение для того, чтобы государства могли использовать прагматический и гибкий подход в отношении уровня требуемого регулирования: например, государства, как правило, воздерживаются от детального регулирования в таких вопросах, как предоставление авиакомпаниями сувениров, например, туалетных принадлежностей, или оформление залов ожидания в аэропортах. Если государства считают, что использование слова "существенные" может вызвать проблемы интерпретации, или если государства пожелают сохранить за собой право регулировать каждый аспект предоставления указанных льгот, определение "существенные" можно опустить. Независимо от того, используется ли слово "существенные", государствам следует рассмотреть вопрос об исключении из сферы своего регулирования тех льгот, которые лишь косвенно связаны с перевозкой, ограничив действие определения льготами, "предоставленными непосредственно в связи с перевозкой".

Перевозка по внутреннему участку как дополнение к международной перевозке [подпункт e)]

Стороны двустороннего соглашения о воздушном сообщении могут особо оговаривать определенные внутренние тарифы, по которым выдается отдельный билет, но которые фактически только продаются и применяются в качестве дополнения к тарифам международной перевозки и поэтому являются международными тарифами. В тех случаях, когда так называемые "внутренние" тарифы предлагаются только за рубежом или только для пассажиров, не являющихся гражданами соответствующей страны, они не имеют чисто внутренних функций; если в этих обстоятельствах применение таких тарифов ограничивается определенными перевозчиками или их клиентами, если их уровень различается в зависимости от использующего их международного перевозчика или клиента или если их уровень ниже, чем прорейтовое требование соответствующего внутреннего перевозчика, с тем чтобы помешать конкурирующему перевозчику эффективно выдвинуть встречные тарифы, может возникнуть вопрос о справедливых и равных возможностях при конкуренции. В результате такие тарифы приобретают характер международных тарифов.

Пункт 2. Факторы определения тарифов**2.1 Применяемые факторы**

Стороны двустороннего соглашения могут прийти к соглашению между собой о том, должен ли указанный пункт содержать такой перечень и если должен, то какие факторы должны быть в него включены и/или являться

предметом особого внимания, а какие нет. Например, некоторые государства могут считать, что все перечисленные факторы, за исключением "интересов пользователей", объединяются термином "коммерческие соображения". В любом случае государствам следует принимать к сведению, что факторы, перечисленные в тексте типового положения, расположены не в порядке их предпочтения или важности.

2.2 Неприемлемые факторы

Данный перечень факторов предназначен для того, чтобы выделить те типы тарифов, которые государства могут считать неприемлемыми. Все используемые термины по своему характеру субъективны и государства могут достичь понимания в отношении смысла, который в них вкладывается в конкретных условиях соответствующего двустороннего соглашения. Например, термин "дискриминационный" имеет широкий диапазон значений, включая дискриминацию в отношении других авиакомпаний или в отношении пользователей. Государства могут принять решение о том, что слово "необоснованно" должно быть включено для определения слова "дискриминационный", что дает возможность государствам придерживаться прагматического и гибкого подхода при регулировании тарифов: они могут сделать заключение о том, что определенная "дискриминация" неизбежна на любом рынке, где каждый пассажир платит не один и тот же тариф за пассажирские перевозки, а различные тарифы, исходя из условий перевозок, которые подтвердили наибольшую степень соответствия интересам авиакомпаний, клиентуры и правительств и разрешены государствами практически повсеместно.

Термин "субсидии" обычно относится к финансовой помощи со стороны центрального правительства или местных администраций, но может также относиться к такой помощи со стороны других организаций или учреждений. Однако, на международном уровне наиболее полного определения термина "субсидия" не принято, и государствам, возможно, придется принять решение между собой относительно того, что будет означать субсидия в контексте конкретного двустороннего соглашения.

Особенно трудно, с какой-либо степенью уверенности, определить понятие "грабительские тарифы". Однако, по общему признанию, они включают такие уровни тарифов, которые недостаточны для покрытия расходов, связанных с обслуживанием, и которые предназначены для исключения или значительного уменьшения конкуренции.

Государства могут посчитать полезным определить заранее конкретные признаки и обстоятельства, которые могут привести к существованию таких тарифов. В соответствии с п. 2.1 Стороны двустороннего соглашения могут прийти к соглашению между собой о том, должно ли их соглашение содержать отдельный перечень и если должно, то какие факторы должны быть в него включены.

Пункт 3. Механизмы разработки тарифов

Существование традиционного подхода к тарифам, заключающееся в том, что они, по мере возможности, должны согласовываться посредством "соответствующего международного механизма установления тарифов" (например, в рамках ИАТА или региональных организаций, таких, как Ассоциация африканских авиакомпаний или Латиноамериканская ассоциация международного воздушного транспорта), было включено в качестве одного из вариантов с новым положением, в соответствии с которым единичному перевозчику предоставляется право самостоятельно устанавливать тарифы в отсутствие соответствующего соглашения. Проект типовых положений также включает два других варианта, которые отличаются друг от друга степенью акцентирования необходимости заключения многостороннего и двустороннего соглашения между авиакомпаниями: второй вариант представляет собой промежуточное решение, которое может быть приемлемо для большего числа государств в отличие от третьего варианта, в котором предлагается активнее внедрять практику представления тарифов единичным перевозчикам. Дополнительные факультативные положения, заключенные в скобках и помещенные в конец текста третьего варианта, отражают конкретные положения в нескольких странах, где придерживаются двухступенчатой процедуры введения в действие согласованных между авиакомпаниями тарифов: во-первых, должно быть представлено и утверждено в рамках соответствующего закона о конкуренции особое соглашение ИАТА; затем отдельные

авиакомпания представляют как свои собственные те согласованные тарифы, которые касаются их собственных полетов.

Государства, придерживающиеся первого варианта, должны помнить, что далеко не все перевозчики являются членами ИАТА и участвуют в деятельности по координации тарифов, и поэтому они могут столкнуться с трудностями, если формулировка "по мере возможности" будет интерпретирована буквально.

Пункт 4. Представление тарифов

4.1 Требование к представлению тарифов

Слова "представление" и "уведомление" по всей очевидности взаимозаменяемы. Однако в тексте п. 4.1 употребляются оба слова, поскольку некоторые государства делают различие между официальным представлением, которое должно соответствовать правилам государства в отношении формы и содержания, и уведомлением, которое предоставляется государству, которое не имеет таких официальных правил представления тарифов. В настоящих примечаниях термин "представление" относится как к официальному представлению, так и к уведомлению.

Государства могут ограничить перечень своих требований к представлению одним из двух вариантов по выбору. Первым вариантом предусматривается представление всех тарифов на перевозки, начинающиеся или заканчивающиеся на их территории, включая не только перевозки по третьей и четвертой "свободе воздуха", а также перевозки по пятой "свободе воздуха" и по так называемой шестой "свободе воздуха" между территорией стороны, требующей представления тарифа, и третьим государством через территорию другой стороны. Вторым вариантом охватываются все перечисленные тарифы, но в дополнение к этому включает тарифы на перевозку между территорией другой стороны и третьим государством через территорию стороны, требующей представления в тех случаях, когда на территории данной стороны разрешен стоповер. В тексте сделано уточнение о том, что последнее не является обязательным требованием, а применяется только в "исключительных случаях", например, тогда, когда тарифы на перевозку в определенные пункты, действуя на территории соответствующей страны, в определенной степени подрывают тарифы, устанавливаемые в данной стране за перевозку в те же самые указанные пункты. Заинтересованное государство может прийти к выводу о том, что тарифы на перевозку по шестой "свободе воздуха", которыми пользуются пассажиры, вновь совершающие посадку на борт воздушного судна после стоповера, подрывают его собственные утвержденные тарифы. Государства могут изъявить желание прийти к определенному взаимопониманию в отношении типов обстоятельств, которые будут рассматриваться в качестве "исключительных", и поэтому предусмотреть такое требование в отношении представления тарифов.

Как указано в п. 1 Типовых положений, определение тарифа включает в себя тарифы, которые строятся посредством сочетания двух или более тарифов или посредством сочетания международного тарифа с любыми дополнительными и/или внутренними тарифами. Как разъясняется в примечаниях, относящихся к п. 1, государствам не дается рекомендация о том, что они должны требовать представления всех возможных комбинаций; они должны требовать только те, которые фактически рекламируются в качестве сквозных тарифов. При создании своих конкретных требований к представлению тарифов государства могут также сделать различие между нерегулярной продажей таких комбинаций и активной рекламой соответствующих сквозных тарифов.

Следует подчеркнуть, что включение в двустороннее соглашение конкретного требования о представлении тарифов вовсе необязательно подразумевает наличие права регулировать указанные тарифы. Это право обычно определяется в соответствующей части двустороннего соглашения, касающейся требований об утверждении тарифов (п. 5 Типовых положений). Требования о представлении тарифов, изложенные в п. 4.1, согласуются с любым из регламентирующих подходов, изложенных в п. 5. Требование о представлении тарифов, нерегулируемых соответствующим двусторонним соглашением, позволяет государству полностью контролировать ситуацию на его собственном рынке.

В Типовых положениях конкретно не указывается, кто должен представлять тарифы или уведомлять о них, поскольку различные государства придерживаются различных юридических процедур. Государства могут уточнить, что тариф должен представляться назначенной авиакомпанией (авиакомпаниями), стремящейся к его введению, в случае "совместных" тарифов на перевозки типа "интерлайн"; обычная практика заключается в представлении тарифов назначенной авиакомпанией, фактически выполняющей перевозки на участке (участках) между территориями сторон. Там, где национальное законодательство позволяет, государства могут внести дополнение о том, что при наличии соглашений о тарифах указанные тарифы могут представляться одной авиакомпанией от имени всех заинтересованных авиакомпаний.

Факультативное положение "другой Стороны" в п. 4.1 следует использовать тогда, когда стороны имеют и стремятся сохранить регламентирующие полномочия над своими собственными авиакомпаниями, а двустороннее соглашение в основном касается регулирования взаимоотношений между каждой стороной и авиакомпанией (авиакомпаниями) другой стороны. В таком случае, например, при условии действия "двойного утверждения" авиакомпания (авиакомпания) каждой стороны будет представлять тарифы на перевозку между двумя соответствующими странами следующим образом: согласно положениям двустороннего соглашения – на утверждение другой стороной, и согласно положениям национального законодательства – на утверждение своим собственным полномочным органам, а для вступления тарифов в силу необходимо их утверждение обеими сторонами. Альтернативную формулировку "обеих Договаривающихся сторон" следует использовать в тех случаях, когда стороны стремятся к установлению, в качестве части соглашения, аналогичных процедур представления тарифов назначенными авиакомпаниями обеих сторон (например, сроков представления, указанных в п. 4.2); положения п. 5 определяют, какие из указанных тарифов требуют утверждения и кем. Последняя альтернатива будет также полезной в тех случаях, когда национальное законодательство стороны, касающееся ее собственной (собственных) авиакомпании (авиакомпаний), недостаточно, а сторона стремится утвердить требования к представлению тарифов для них.

В Типовых положениях не оговаривается необходимость обоснования представляемых тарифов. Трудности юридического и практического характера, возникающие при получении от иностранных авиакомпаний экономической информации для обоснования тарифов, являются общепризнанными, и государствам, возможно, необходимо будет заключить соглашение относительно масштабов и формы представления такой информации, если такое требование будет включено в данный пункт.

Поскольку установление формы представления тарифов является прерогативой каждого отдельного государства, обоим государствам и авиакомпаниям было бы целесообразно утвердить стандартную форму. ИКАО опубликовала инструктивный материал, касающийся формы представления пассажирских тарифов авиакомпаниями, включая соответствующее обоснование, которое может оказаться полезным в этой связи. (См. добавление 2 "Формы представления тарифов" в документе ИКАО Doc 9626 *"Руководство по регулированию международного воздушного транспорта"*.) Кроме того, государствам при разработке автоматизированных систем представления тарифов следует предусмотреть возможность сохранения, где это необходимо, ручных систем представления тарифов и стремиться обеспечивать совместимость между своими системами представления тарифов и системами представления тарифов, разрабатываемыми другими государствами, и автоматизированными системами бронирования, используемыми авиакомпаниями. При этом государствам следует консультироваться с другими государствами, авиакомпаниями и органами, публикующими данные о тарифах.

В некоторых недавно заключенных двусторонних соглашениях, содержащих положение о двойном отклонении тарифов, партнеры согласились обходиться без формального представления тарифов назначенными авиакомпаниями в отношении перевозок по "третьей" и "четвертой свободе". Такой отказ может оказаться приемлемым в дополнительных двусторонних отношениях в зависимости от характера распространения в отрасли информационных систем, связанных с тарифами.

4.2 Сроки представления тарифов

Признавая необходимость унификации процедур представления тарифов, в Типовых положениях указывается максимальный срок их представления, при этом вместо конкретного количества дней оставляется

прочерк, который должен быть заполнен государствами с учетом обстоятельств, определяющих характер конкретного двустороннего соглашения. По традиции многие государства требуют представлять тарифы как минимум за 60 дней до предлагаемого срока их введения плюс 30 дней для последующего утверждения, а ряд государств требуют период в 90/30 дней. Признавая возрастающую в последнее время потребность в оперативной реакции авиакомпаний, ряд государств установили срок представления тарифов в 30 дней до начала предложенного их введения, при этом последующий период утверждения составляет 30 или 15 дней. Относительно небольшие максимальные сроки представления тарифов в сочетании с процедурой молчаливого одобрения, облегчат процесс утверждения тарифов в условиях, где общепринятой практикой является сокращенный срок предоставления тарифов за 21 день или менее.

Пункт 5. Утверждение тарифов

5.1 Сфера действия утверждения тарифов за перевозку между территориями двух Договаривающихся сторон

В отличие от требований относительно представления тарифов, которые могут быть весьма многообразными, утверждение тарифов прежде всего относится к тарифам на перевозки по третьей и четвертой "свободам воздуха", что полностью соответствует регулирующим полномочиям двух сторон. Сюда также войдут сквозные тарифы на перевозку в пункты, расположенные внутри территории, описанные в примечаниях к п. 1 выше. Сохраняя в одном варианте традиционное требование о том, чтобы такие тарифы утверждались обеими сторонами, Типовые положения содержат также два альтернативных варианта, отличающихся друг от друга степенью акцентирования внимания на необходимости регулирования тарифов. Вариант "страны начала перевозки", в соответствии с которым регулируются только те тарифы, которые взимаются за перевозки, начинающиеся на территории заинтересованной стороны, представляет собой промежуточный вариант между "двойным утверждением", по-прежнему являющимся наиболее широко распространенным методом регулирования тарифов, и вариантом "двойного отклонения", при котором заинтересованные государства не имеют односторонних полномочий по регулированию тарифов.

Многие государства предпочитают возлагать лидерство в установлении цен на авиакомпании, выполняющие перевозки по третьей и четвертой "свободам воздуха", однако следует отметить, что факультативная формулировка, содержащаяся в скобках в рамках подхода "двойное отклонение", включена с целью дать возможность государствам, которые хотят стимулировать конкуренцию, например, на развитых рынках, разрешить лидировать в ценах авиакомпаниям, не входящим в число перевозчиков, выполняющих полеты по третьей и четвертой "свободам воздуха"; хотя регулирование таких тарифов авиакомпаний на рассматриваемом маршруте (маршрутах) будет также зависеть от условий любых действующих двусторонних соглашений с авиакомпаниями этих государств. Если эти факультативные формулировки будут включены, необходимость включения факультативных формулировок в рамках п. 5.3, который позволяет выдвигать встречные цены такими авиакомпаниями, отпадает. Однако оставшиеся формулировки, содержащиеся в п. 5.3, будут по-прежнему применимы, поскольку они позволяют неназначенной авиакомпании (авиакомпаниям) любой стороны (которая может выполнять полеты по части маршрута между территориями сторон и может принимать участие в тарифах на основе "интерлайна") иметь, по крайней мере, благоприятные возможности для выдвижения встречных тарифов как авиакомпании (авиакомпаниям) третьего государства.

В дополнение к трем подходам, представленным в Типовых положениях, существуют и другие, которые также могут быть рассмотрены государствами. Например, некоторые многосторонние соглашения основаны на принципе "тарифных зон", и в нескольких двусторонних соглашениях также придерживаются аналогичного подхода. Указанный подход не был включен в Типовые положения, поскольку каждая зональная схема основывается на тарифных поясах, в соответствии с которыми каждый класс тарифов (например, первый, бизнес-класс, экономический и льготные пассажирские тарифы) должен вписываться в определенные допустимые рамки, выраженные в процентах относительно определенных "уровней отсчета", и отвечать определенным тарифным условиям, и все эти параметры должны быть определены в ходе переговоров между заинтересованными сторонами. Таким образом, создаются так называемые зоны гибкости, которые отвечают условиям конкретных рынков. При таком подходе в двустороннем соглашении о воздушных сообщениях должно быть указано, что любой тариф, представляемый авиакомпанией

(авиакомпаниями) любой Договаривающейся стороны и предназначенный для использования при перевозках между территориями сторон, должен утверждаться автоматически, если он отвечает требованиям таким образом разработанной зональной схемы. Если представленный тариф выходит за рамки "зон гибкости", оговоренных в схеме, или если какая-либо из сторон решает, что тарифные условия не отвечают требованиям используемой схемы, тогда к утверждению этих тарифов следует, как правило, подходить с использованием одного из трех подходов, уже включенных в Типовые положения. Такой подход "тарифной зоны" используется, как правило, с упором на представление тарифов единичным перевозчиком или там, где такое представление разрешается в качестве альтернативы варианту многосторонней координации. На следующей странице приводится схематичное изображение предполагаемого варианта такой зональной схемы.¹ Государствам необходимо учесть, что представленная структура является только одной возможностью и может быть скорректирована с учетом индивидуальных потребностей. Например, одни схемы обеспечивают гибкость только по нисходящей, другие имеют один пояс, относящийся к пассажирским тарифам на перевозки экономическим классом или только льготным пассажирским тарифам, третьи могут иметь различные зоны классов тарифов.

Подход на основе тарифных зон может быть также изменен и использован совместно с многосторонней координацией. В этом случае авиакомпании могут прийти к соглашению (обычно на международных форумах) в отношении применяемых тарифов на маршрутах, охватываемых зональной схемой. Эти тарифы могут получить автоматическое утверждение заинтересованными правительствами, если они подпадают под соответствующие тарифные зоны.

Другим возможным подходом является регулирование тарифов по принципу "страна назначения". В этом случае каждая сторона регулирует только тарифы своих назначенных авиакомпаний для всех категорий путешествий, независимо от того, начинаются ли они на ее собственной территории или на территории другой стороны. Следует отметить, что такой подход даст каждой стороне возможность оказывать воздействие на нормальные тарифы в целях их снижения, прибегая при этом к отклонению предложений о повышении тарифов, представляемых их собственной авиакомпаниями(ями) как на своем рынке, так и на рынке своего партнера по двустороннему соглашению.

Тарифный режим, созданный Европейским союзом (ЕС) в 1992 году, предоставляет общественным авиакомпаниям государств – членов Европейского союза свободу устанавливать свои собственные тарифы, но разрешает государству – члену ЕС или Европейской Комиссии препятствовать продолжению использования или введению тарифов, отвечающих заранее установленным критериям, то есть систему, которая подобно договоренности о зональных тарифах, не отвечает какому-либо из этих трех основных тарифных типовых положений. Правила Совета (ЕЕС No. 2409/92) устанавливают подробные критерии, которые необходимо применять в следующих обстоятельствах:

- 1) аннулировать основные (самые низкие гибкие тарифы) тарифы, так как они исключительно высокие, и
- 2) препятствовать недискриминационным образом дальнейшему уменьшению тарифов, которые считаются слишком низкими.

Государствам следует также иметь в виду все возрастающее число комбинированных подходов, например, при которых для нормальных тарифов выбирается один регулирующий подход, а для льготных – другой; типовые положения разработаны таким образом, что допускают их столь же гибкое применение, позволяя выбирать, при необходимости, необходимые элементы из каждого подхода. Кроме того, имеются примеры процесса двустороннего утверждения, который используется в региональном многостороннем контексте, например положения о ценообразовании страны начала перевозки, предусматриваемые 1) при воздушных перевозках "открытого неба" в рамках Андского пакта и 2) в субрегиональном соглашении о воздушных сообщениях шести государств Южной Америки (Фортелесское соглашение).

1. Схематическое изображение, приводившееся в 1989 году, в настоящем издании не приводится.

5.2 Сфера действия утверждения тарифов за перевозку между территорией одной Договаривающейся стороны и третьим государством

Часто национальные законодательства и правила государств включают в себя общее требование в отношении представления и утверждения тарифов на все перевозки с пунктами назначения и отправки на их территории. Поэтому ряд государств по мере возможности стремится отразить это требование в двусторонних соглашениях, закрепляя юрисдикцию стороны над тарифами на перевозки между их территорией и третьим государством. В контексте отдельного двустороннего соглашения это предусматривает санкционирование соответствующим двусторонним соглашением тарифов на перевозки по пятой "свободе воздуха" в любые промежуточные пункты и из них, а также за их пределами. Факультативная формулировка в рамках подходов "двойное утверждение" и "страна начала перевозки" закрепит это положение. Однако фактическая форма регулирования соответствующих тарифов может также зависеть от действующих двусторонних соглашений между этой другой Договаривающейся стороной и заинтересованным третьим государством. При использовании "двойного отклонения" добавление указанного текста является выражением намерения сторон ограничить масштабы их вмешательства в область регулирования тарифов на перевозки по пятой и шестой "свободе воздуха". Однако, для того чтобы сделать указанные тарифы полностью нерегулируемыми, третье государство и заинтересованная Договаривающаяся сторона должны заключить аналогичное двустороннее соглашение об использовании "двойного отклонения".

5.3 Утверждение встречных тарифов за перевозку между территориями двух Договаривающихся сторон

Утверждение встречных тарифов часто вызывает дискуссии между государствами. Поэтому партнерам по двустороннему соглашению может понадобиться внести коррективы в данный пункт с учетом их конкретных потребностей. Например, ряд государств наряду с положениями, указанными ниже, может включить в двустороннее соглашение определение понятия "встречные тарифы". Для других может быть существенным достижение соглашения в отношении определения на более неофициальной основе.

Определение "встречный тариф": термин "выдвигать "встречный тариф" предполагает право на установление в любое время с помощью необходимых ускоренных процедур идентичность или по существу аналогичного тарифа на перевозки между теми же пунктами. Различия могут допускаться в условиях, связанных с маршрутом, аэропортом, типом перевозки "интерлайн" или "интралайн", расписанием, стыковками, типом воздушного судна, конфигурацией воздушного судна, сменой воздушных судов или расстоянием (хотя государства могут ограничить право выдвигать встречный тариф, если он допускает отклонение, превышающее установленный процент от кратчайшего эксплуатационного расстояния в милях между соответствующими пунктами вылета и назначения).

Что касается различий в конфигурации маршрутов и расстоянии, то традиционно правилами построения тарифов, принятыми в отрасли, максимальное разрешенное отклонение составляет 20 %, однако при этом имеют место многочисленные исключения из этого общего правила, обуславливающего величину 20 %. Если перевозчику, предлагающему тариф, для сравнения разрешено превысить допустимое отклонение, то такая же возможность должна быть предоставлена любому перевозчику, выдвигающему встречный тариф.

Однако важно отметить, что помимо определения, приведенного выше, возможны другие определения, и государства могут разработать свои собственные, отвечающие условиям их рынков. Например, партнеры по двустороннему соглашению могут расширить определение встречных тарифов, с тем чтобы включить выдвигание встречных цен на чартерные перевозки и/или выдвигание встречных тарифов на соседних рынках (выдвигание встречных тарифов на перевозки с пересечением границы). В этих условиях государства не будут включать формулировку, с тем чтобы ограничить выдвигание встречных тарифов на сопоставимые перевозки "между теми же пунктами", и могут счесть полезным включить в двусторонние соглашения требование, предусматривающее предоставление авиакомпанией удовлетворительных доказательств в отношении цены или тарифа, подлежащего сравнению в форме рекламы, брошюр и т. п., поскольку эти цены и тарифы, возможно, не представлялись в обязательном порядке соответствующему правительству.

Если принимается определение "встречного тарифа", аналогичное представленному выше, и в двусторонние соглашения включена ссылка на "сопоставимые перевозки", государствам потребуется проявлять благоразумие при интерпретации термина с учетом того факта, что определение допускает возможность расхождений по многим аспектам деятельности авиакомпаний. По этой же причине государства могут пожелать рассмотреть вопрос о целесообразности использования выражения "по существу аналогичных" вместо "идентичный", с тем чтобы отразить соответствие предлагаемого встречного тарифа тому, с которым он сравнивается, не принимая во внимание некоторую незначительную разницу предлагаемых тарифных условий, если общий эффект таких различий не приведет к возникновению положения, при котором указанный тариф окажется менее ограничительным, чем тот, с которым он сравнивается.

В текст включены факультативные формулировки, которые подчеркивают тот факт, что тариф, подлежащий сравнению, может быть тарифом, явившимся следствием комбинации тарифов. Это будет соответствовать и подкреплять положение определения "тариф", изложенное в п. 1, которое предусматривает такие комбинации в рамках определения, когда они рекламируются и продаются в качестве сквозных тарифов.

5.4 Утверждение встречных тарифов за перевозку между территориями одной Договаривающейся стороны и третьего государства

Если включается факультативный текст, содержащийся в п. 5.2, то, как правило, будет также включаться и факультативный текст данного пункта с целью обеспечить необходимые возможности для выдвижения встречного тарифа. Как сформулировано в рамках подходов "двойное утверждение" и "страна начала перевозки", выдвижение встречных тарифов ограничивается тарифами на перевозки по пятой "свободе воздуха". Если государства захотят расширить возможности, с тем чтобы включить перевозки по шестой "свободе воздуха", они могут опустить слова "при предоставлении обслуживания, предусмотренного этим соглашением". Формулировка в рамках подхода "двойное отклонение" уже является достаточно широкой, с тем чтобы охватить такие тарифы.

5.5 Эффективность утверждения

В том, что касается альтернативных процедур прямого и косвенного утверждения, Типовые положения признают необходимость стандартизации подходов к утверждению тарифов и акцентируют внимание на последнем подходе. Тем не менее, некоторые правительства могут пожелать сохранить требование к недвусмысленному утверждению тарифов. (Несмотря на то, что государства, возможно, исключили право одностороннего отклонения тарифов в рамках подхода "двойное отклонение", некоторые государства могут пожелать сохранить вариант ускоренных процедур на основе включения в рамках подхода "двойное отклонение" процедуры быстрого утверждения предложенных тарифов и соответствующих факультативных формулировок.)

Для того, чтобы быть последовательными, государства, которые избрали включение факультативных пп. 5.2 и 5.4, как правило, вносят выполнение перевозок по пятой "свободе воздуха" и выдвижение встречных тарифов в сферу действия этого пункта, тем самым обеспечивая представление в отношении этих тарифов в соответствующих случаях уведомлений об отклонении и уведомлений о несогласии.

В Типовых положениях сохраняется различие между уведомлениями об отклонении, которые распространяются на тарифы, являющиеся прерогативой сторон, и уведомлениями о несогласии, распространяющиеся на тарифы, регламентирующие полномочия в отношении которых переданы (как в случае обратных тарифов (перевозка в страну) в рамках подхода "страна начала перевозки" и обратных и прямых тарифов (перевозка из страны) в рамках подхода "двойное отклонение"). В целях поощрения оперативного принятия мер в отношении представления таких уведомлений о несогласии имеется факультативная формулировка.

Как правило, требуется направлять другой стороне уведомление об отклонении тарифов, при этом предполагается, что другая сторона будет информировать заинтересованные авиакомпании. Однако на практике это не всегда соблюдается, и в некоторых регионах признано более эффективным направлять уведомления

авиакомпания (авиакомпаниям), а не другой заинтересованной стороне. Факультативное положение "и [или] соответствующей авиакомпанией (авиакомпаниями)" было включено с тем, чтобы позволить сторонам пользоваться указанной процедурой только в том случае, если они сочтут ее более приемлемой. Что касается срока представления тарифов, то период времени, в течение которого должно направляться любое уведомление об отклонении, не указан, что предполагает его согласование государствами, исходя из конкретных условий соответствующего двустороннего соглашения. См. также примечания, относящиеся к п. 4.2 выше.

5.6 *Продажа по тарифам, подлежащим утверждению правительствами*

Данный факультативный текст предлагается для разъяснения ситуации в отношении продажи предлагаемых тарифов, хотя для разрешения продажи необязательно включать такое положение в двусторонние соглашения. Некоторые государства не разрешают продажу по тарифам до тех пор, пока они не будут утверждены, а некоторые государства могут рассмотреть вопрос об ограничении продажи некоторых тарифов до тех пор, пока они не будут утверждены, с тем чтобы предотвратить ненужное давление со стороны пассажиров в отношении соответствующих тарифов, что может нанести ущерб их последующей оценке. Однако многие государства обычно разрешают авиакомпаниям продажу по тарифам, которые еще только находятся на стадии утверждения правительством. Основным доводом в пользу этого, как представляется, является обоснованная необходимость в том, чтобы авиакомпании имели достаточно времени для сбыта по новому тарифу. Кроме того, в случае запрашиваемого повышения тарифов авиакомпании смогут значительно раньше получить выгоду за счет увеличения доходов. В случае снижения тарифов указанная процедура позволяет пассажирам значительно быстрее получить выгоду от более низких цен, а авиакомпаниям предоставляет возможность расширить перевозки.

Проблемы возникают в том случае, когда новый предложенный тариф впоследствии не утверждается или задерживается его вступление в силу по причине задержки в действиях правительства. При таких обстоятельствах обычно требуется возврат сумм или их дополнительный сбор с тех лиц, которые оплатили предлагаемый тариф. Поэтому государства могут потребовать от авиакомпаний включения, по мере практической необходимости или целесообразности, в рекламные или другие предлагаемые пассажирам материалы, а также в билеты, авиагрузовые накладные или счета четкого указания на то, что тарифы "подлежат утверждению правительством". Они могут также потребовать или предложить авиакомпаниям представить покупателям устное или письменное извещение относительно неутвержденного статуса тарифа и, по мере возможности, потенциальных последствий отклонения его правительством (например, возможная неприменимость, возможная доплата, право на возврат сумм). Государствам следует иметь в виду, что использование процедуры утверждения с молчаливого согласия (косвенное утверждение), описанной в п. 5.5, как правило, устраняет проблемы, возникающие в связи с задержкой в действиях правительства.

Смысл последнего предложения в п. 5.6 – подчеркнуть, что авиакомпании не располагают правом на продажу тарифов до их представления, поскольку это может, например, в случае с новыми низкими тарифами оказать давление на соответствующие правительства в целях утверждения таких тарифов, даже если они окажутся необоснованными, или, по крайней мере, в целях получения в виде исключения, разрешения на перевозку по предложенным низким тарифам на пассажирские перевозки, которые они впоследствии отклонят.

Государства могут также включить текст, чтобы рассмотреть ситуацию, в которой согласованное на многосторонней основе повышение тарифов может быть утверждено партнерами по двустороннему соглашению, но ввиду недостатка одного или более правительственных утверждений, повышение не может быть введено в силу для соседних или конкурирующих маршрутов, подпадающих под соглашение. В данном случае они могут рассмотреть вопрос о том, что такие тарифы должны вступать в силу только по получении необходимых правительственных утверждений и введения в действие соответствующих частей самого соглашения (выражение "соответствующие части" представляют собой ссылку на ту часть соглашения, которая охватывает географически связанные маршруты, определяемые как подзоны ИАТА).

Пункт 6. Процедуры консультаций и разрешения разногласий

6.1 Процесс консультаций

В Типовых положениях приводится описание процесса консультаций, к которым следует прибегать при всех трех подходах двустороннего регулирования тарифов без ограничения обстоятельств, на которые оно распространяется. Однако предполагается, что государства, как правило, могут потребовать проведения консультаций по получении уведомления об отклонении и, как рекомендуется в п. 5.5, в случае несогласия с тарифом. Государства могут согласиться на проведение соответствующей консультации путем переписки или с помощью автоматизированных средств.

При "двойном утверждении" любая сторона может отклонить тарифы, предусмотренные для перевозок по третьей, четвертой "свободам воздуха" и, факультативно, пятой "свободе воздуха" с учетом их полномочий, и любая сторона может потребовать проведения консультаций, которые должны также быть разрешены при согласии обеих сторон или с привлечением арбитража.

При использовании принципа "страна начала перевозки" каждая сторона может только отклонить тарифы на перевозки, начинающиеся на своей собственной территории, но любая сторона может при этом потребовать проведения консультаций. Однако в случае невозможности достичь соглашения, преимущество отдается решению первой стороны без права его обжалования в арбитраже. Хотя сторона может отказаться от своих регулирующих полномочий в отношении тарифов на перевозку, которая начинается на территории другой стороны, она, тем не менее, может выразить свое несогласие с ними, если тарифы подпадают под описание неприемлемых тарифов, перечисленных в п. 2.2, и может потребовать проведения консультаций. Вместе с тем, при невозможности достичь соглашения о тарифах, регулирующие полномочия остаются за другой стороной и, в случае с тарифами при перевозках по пятой "свободе воздуха", в зависимости от содержания действующего на данном маршруте двустороннего соглашения, за третьим заинтересованным государством.

При "двойном отклонении" ни одна сторона не имеет права отклонить в одностороннем порядке тариф, действующий при перевозках по третьей, четвертой и, факультативно, пятой "свободе воздуха", но любая сторона может выразить свое несогласие, если тарифы подпадают под описание нежелательных факторов, перечисленных в п. 2.2, и может потребовать проведения консультаций. Однако при невозможности достичь соглашения между сторонами преимущественное право отдается тарифам при перевозках по третьей и четвертой "свободе воздуха" без права их обжалования в арбитраже. Тарифы на перевозки по пятой "свободе воздуха" также будут иметь преимущественное право, если они не будут отклонены в соответствии с положениями двустороннего соглашения, действующего на данном маршруте.

В каждом случае период времени, в течение которого можно потребовать проведения консультаций и провести их, не указывается, поскольку он подлежит определению сторонами в соответствии с конкретными обстоятельствами. Текст включает в себя обязательство предоставлять "необходимую информацию для обоснованного решения этих вопросов". Конкретное содержание такой информации и ее источник также подлежат согласованию между сторонами, но в нее должен, как правило, входить достаточный объем данных об экономической деятельности авиакомпаний, с тем чтобы дать сторонам возможным образом оценить обоснованность предлагаемого тарифа. См. также п. 4.1 выше (обсуждение вопроса относительно обоснованности).

6.2 Урегулирование разногласий

Настоящий факультативный текст в рамках подхода "двойное утверждение" представляет собой традиционную процедуру арбитража. Однако партнеры по двустороннему соглашению вместо него могут разработать более ускоренную процедуру урегулирования разногласий, непосредственно касающихся тарифов, например, процедуру, рекомендованную Группой экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) и утвержденную Советом (рекомендация ATRP/9-2), в случаях, когда считается, что тариф представляет собой несправедливую конкуренцию, в отличие от арбитражного положения, который применяется в соответствии с двусторонним

соглашением при разборе общих вопросов, или опустить вопрос об арбитражном урегулировании разногласий в отношении тарифов, что исключительно связано с изменчивостью тарифов во времени. Если применяется процедура Группы ATRP, то стороны должны согласиться с параметрами и обстоятельствами, в которых, например, исключительно низкий тариф будет представлять собой несправедливую конкуренцию.

6.3 Отклонение других тарифов

В п. 4.1 содержится положение, касающееся представления тарифов, отличных от тарифов на перевозки по третьей, четвертой и пятой "свободе воздуха". В п. 6.3 содержится факультативный текст, который, по существу, предусматривает уведомление о любом отклонении тарифов, представляемых одной стороной другой стороне в знак особого расположения. Стороны могут согласиться на то, что такая информация подлежит представлению посредством уведомления соответствующей авиакомпании (авиакомпаний). Государствам следует иметь в виду, что иногда косвенный контроль за такими тарифами может осуществляться посредством права государства утверждать или отклонять правила построения тарифов на пассажирские перевозки, которые будут, в случае перевозок по многим секторам, часто определять уровень соответствующих тарифов.

Пункт 7. Срок действия установленных тарифов

В тексте указываются такие обстоятельства, как отмена тарифов заинтересованной авиакомпанией (авиакомпаниями) или отклонение (ранее утвержденного тарифа) одной или обеими сторонами (при подходе "двойное утверждение"), стороной, на территории которой начинается перевозка (при подходе "страна начала перевозки"), или обеими сторонами (при подходе "двойное отклонение"). В тексте не указывается конкретный получатель любого уведомления о прекращении срока утверждения, и партнеры по двустороннему соглашению могут сами определить, что уведомление направляется другой стороне.

Вопрос о представлении отмены тарифа на утверждение соответствующих сторон оставлен в качестве факультативного, поскольку некоторые государства могут предпочесть разрешить заинтересованной авиакомпании (авиакомпаниям) выполнить свои коммерческие обязательства, в то время как другие могут предпочесть сохранить полномочия, с тем чтобы обеспечить продолжение действия любых тарифов, которые, по их мнению, желательны. Государства, желающие продлить срок действия тарифа более, чем на 12 мес, будут опускать факультативную формулировку в тексте.

Пункт 8. Обеспечение соблюдения тарифов

В Типовые положения были включены традиционные положения, касающиеся обеспечения соблюдения тарифов на факультативной основе в плане использования принципов "двойное утверждение" и "страна начала перевозки". Государства могут предпочесть разработать статьи, отвечающие характеру конкретного рассматриваемого двустороннего соглашения. Посредством таких статей государства могут: а) нацелить на обеспечение того, что все перевозчики, выполняющие полеты на свою территорию и/или со своей территории, принимают надлежащие меры по обеспечению применения тарифов, которые они представили и которые не были отклонены, и б) обеспечить, чтобы каждая авиакомпания несла полную ответственность за нарушение ее агентами утвержденных тарифов, за исключением случаев, подпадающих под исключительную ответственность агентов.

В любом положении о соблюдении тарифов государства могут счесть целесообразным предпринять одно или несколько из следующих действий:

- а) сотрудничать друг с другом в целях поощрения соблюдения своими назначенными авиакомпаниями тарифов, утвержденных согласно соответствующим двусторонним соглашениям;

- b) содействовать проведению консультаций и обмену информацией между правительствами и со всеми секторами отрасли: авиакомпаниями, посредниками и, по возможности, потребителями, а также с любыми местными или региональными группами авиакомпаний, занимающимися контролем за тарифами и/или вопросами повышения рентабельности;
- c) поддерживать или учитывать любые введенные авиакомпаниями местные или региональные программы, направленные на поддержание целостности тарифов, при разработке своих национальных критериев и методов контроля за соблюдением тарифов;
- d) предпринимать согласованные усилия по устранению основных причин нарушения тарифов.

С. МНОГОСТОРОННИЕ МЕХАНИЗМЫ УСТАНОВЛЕНИЯ АВИАТАРИФОВ

4.3 Ряд рекомендаций по этому общему вопросу был принят Группой экспертов по авиатарифам и тремя Авиатранспортными конференциями (SATC, 1977; AT Conf/2, 1980; AT Conf/3, 1985) и впоследствии одобрен Советом и в некоторых случаях Ассамблеей.

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

4.4 В приведенной ниже рекомендации содержится призыв проводить совещания международных регулярных перевозчиков и совещания между регулярными и нерегулярными перевозчиками с целью обсуждения вопросов о тарифах.

Рекомендация 7 SATC

ИКАО следует призвать государства поощрять организацию встреч их национальных перевозчиков на региональной основе для обеспечения того, чтобы при установлении международных авиатарифов учитывались мнения всех перевозчиков, выполняющих перевозки на соответствующих маршрутах.

4.5 В приведенной ниже рекомендации Специальной авиатранспортной конференции содержится настоятельный призыв предоставлять равные возможности авиакомпаниям по участию в осуществлении всех перевозок на маршрутах, включенных в соглашения о тарифах.

Рекомендация 17 SATC

1. Рекомендует, чтобы в рамках конференций ИАТА по перевозкам или вне рамок механизма ИАТА по установлению тарифов авиакомпании строго придерживались того принципа, что при утверждении соглашений о тарифах каждой авиакомпании, выполняющей перевозки на каком-либо маршруте или части этого маршрута, должны предоставляться равные возможности по участию в осуществлении перевозок.

2. Далее рекомендует просить правительства следить при утверждении тарифов за тем, чтобы авиакомпании строго соблюдали вышеизложенный принцип.

4.6 Для того чтобы подчеркнуть роль многостороннего механизма установления тарифов, Вторая Авиатранспортная конференция приняла рекомендацию 9. В 1989 году на 27-й сессии Ассамблеи вновь была подтверждена действенность рекомендации 9 и соответственно позиция Организации, которая заключается в поддержке роли многосторонней системы установления тарифов международных авиаперевозчиков.

Рекомендация 9 AT Conf/2

1. РЕКОМЕНДУЕТ, чтобы рассмотрение любой многосторонней системы установления международных тарифов производилось при участии всего международного авиационного сообщества;
2. РЕКОМЕНДУЕТ, чтобы правительства избегали односторонних действий, которые могут отрицательно сказаться на действиях перевозчиков, направленных на достижение соглашений;
3. РЕКОМЕНДУЕТ, чтобы международные тарифы устанавливались на многосторонней основе, а при установлении тарифов на региональном уровне учитывалась всемирная многосторонняя система, и
4. РЕКОМЕНДУЕТ, чтобы всемирный многосторонний механизм конференций по перевозкам ИАТА принимался, где это возможно, в качестве главного средства при установлении международных авиатарифов, которые подлежат представлению соответствующим государствам для утверждения, и чтобы перевозчикам не ставились препятствия для участия в данном механизме.

4.7 В приведенной ниже рекомендации Группы экспертов по авиатарифам поощряется установление простых и понятных тарифов, хотя признается важность широкого диапазона выбора.

Рекомендация FRP/11-4

ГОСУДАРСТВАМ следует поощрять авиакомпании устанавливать тарифы с простой и понятной структурой с учетом преимуществ, которые могут создаваться благодаря разнообразию тарифов.

4.8 Группа экспертов по авиатарифам приняла три рекомендации по вопросу о вмешательстве правительств в многосторонний механизм установления тарифов для регулярных сообщений, которые впоследствии были одобрены Советом. Первые две рекомендации, относящиеся соответственно к правительственным оговоркам/изменениям или правительственным указам, могут рассматриваться в качестве дополнительных рекомендаций к рекомендации 9 AT Conf/2 (см. выше). Третья рекомендация Группы экспертов касается продолжительности действия правительственных указов.

Рекомендация FRP/2-1

Принимая во внимание, что издание правительственной оговорки или изменения в отношении структур тарифов, согласованных на многосторонней основе (в целом или частично), может иметь отрицательное последствие

для таких структур, ГОСУДАРСТВАМ следует, насколько возможно, воздерживаться от каких-либо действий, которые могли бы неблагоприятно отразиться на существующих структурах.

Рекомендация FRP/2-2

Принимая во внимание, что издание определенных правительственных указов может нарушить или затруднить создание объединенной структуры тарифов, согласованных на многосторонней основе, ГОСУДАРСТВАМ следует учитывать точку зрения других заинтересованных государств и стремиться, насколько возможно, избегать издания любого правительственного указа, который:

- a) вносит дискриминацию в пользу конкретных клиентов или перевозчиков, и/или
- b) затрагивает крупную географическую зону, и/или
- c) в значительной степени отличается от существующей структуры.

Рекомендация FRP/2-3

Принимая во внимание, что структуры тарифов, согласованные на многосторонней основе, непрерывно изменяются и в результате со временем могут утратить силу обстоятельства, при которых правительство считает необходимым выпустить конкретный правительственный указ, ГОСУДАРСТВАМ следует стремиться пересматривать каждый правительственный указ по истечении соответствующего периода времени в целях решения вопроса о желательности существования этого указа в дальнейшем, и в любом случае для каждого правительственного указа следует определять дату окончания срока действия, после которой потребовалось бы принять соответствующее решение о продлении срока действия любого рассматриваемого тарифа.

D. ПРАКТИКА И ПРОЦЕДУРЫ УСТАНОВЛЕНИЯ АВИАТАРИФОВ

4.9 Рекомендации по этому общему вопросу были приняты тремя Авиатранспортными конференциями и в некоторых случаях были обновлены или доработаны Группой экспертов по авиатарифам и Группой экспертов по регулированию воздушного транспорта. Действующие рекомендации приводятся ниже в разделах под заголовками "Общие положения" и "Грузовые и нерегулярные перевозки".

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

4.10 Группа экспертов по авиатарифам разработала конкретные требования в отношении автоматизированных систем представления тарифов и своевременного предоставления авиакомпаниями информации по тарифам. Эти требования содержатся в рекомендациях FRP/9-2 и FRP/11-1.

В рекомендации 10 Второй Авиатранспортной конференции содержится настоятельный призыв к государствам представлять тарифы всем заинтересованным сторонам. В рекомендации 16 Третьей Авиатранспортной конференции говорится о мерах поощрения в качестве части международных тарифов.

Группа экспертов по авиатарифам рекомендовала государствам рассматривать в качестве части международных тарифов дополнительные тарифы, некоторые внутренние тарифы и внутренние тарифы, которые используются в сочетании с международными тарифами (рекомендация FRP/9-1).

Рекомендация FRP/9-2

ГОСУДАРСТВАМ при разработке автоматизированных систем представления тарифов следует:

- a) предусмотреть возможность сохранения, где это необходимо, ручных систем представления тарифов авиакомпаниями;
- b) стремиться обеспечивать совместимость между разрабатываемыми системами представления тарифов, системами представления тарифов, вводимыми администрациями других государств, автоматизированными системами бронирования авиакомпаний;
- c) проводить необходимые консультации с другими государствами, авиакомпаниями и органами, публикующими данные о тарифах.

Рекомендация FRP/11-1

ГОСУДАРСТВАМ, в целях ускорения процесса принятия решения авиационными полномочными органами и тем самым для оперативного обеспечения пользователей новыми пассажирскими или грузовыми авиатарифами, а также в целях содействия развитию новых видов перевозок, следует поощрять авиаперевозчиков при получении соответствующего запроса своевременно предоставлять авиационным полномочным органам точную и полную информацию как о регулярных, так и о нерегулярных перевозках.

Рекомендация 10 AT Conf/2

РЕКОМЕНДУЕТ, чтобы государства при получении представлений о тарифах от регулярных и нерегулярных эксплуатантов, по возможности, направляли эти представления по просьбе (а по собственному усмотрению правительства на компенсационной основе) всем сторонам, которые проявляют интерес к таким представлениям.

Рекомендация FRP/9-1

В соответствии со своими двусторонними договоренностями ГОСУДАРСТВА должны рассматривать в качестве части международных тарифов:

- a) дополнительные тарифы (т. е. суммы, которые устанавливаются за перевозку по международному или внутреннему участку маршрута исключительно в целях построения сквозного международного тарифа);
- b) внутренние тарифы, которые продаются только вместе с международным тарифом, не предоставляются для чисто внутренних перевозок и не предлагаются на равных условиях всем международным перевозчикам и их клиентам;
- c) любые сквозные тарифы, построенные на основе сочетания внутренних и международных тарифов, которые подрывают утвержденный международный тариф.

Соответственно государства могут требовать представлять им на утверждение такие дополнительные внутренние и сквозные тарифы.

ГРУЗОВЫЕ И НЕРЕГУЛЯРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

4.11 Группа экспертов по авиатарифам рекомендовала (FRP/11-3) в определенных условиях регулировать деятельность посредников, участвующих в разработке тарифов нерегулярных пассажирских и грузовых перевозок.

Вторая Авиатранспортная конференция приняла рекомендацию 22, касающуюся практики в области грузовых тарифов (и их упрощения) для регулярных перевозок, и рекомендацию 20, касающуюся решения административных проблем, которые возникают в тех случаях, когда государства осуществляют односторонний контроль за тарифами нерегулярных пассажирских перевозок.

Рекомендация FRP/11-3

ГОСУДАРСТВАМ следует в тех случаях, когда они удовлетворены наличием требования, предписывающего содействовать интересам пользователей, и в случаях, когда национальное законодательство это допускает, вводить в отношении организаторов поездок, консолидаторов грузов и экспедиторов, занятых при осуществлении перевозок, начинающих в данном государстве, процедуры выдачи свидетельств или аналогичные регламентирующие процедуры, которые по мере возможности должны включать в себя представление данных о розничных ценах и связанных с ними условиях.

Рекомендация 22 AT Conf/2

ПРИЗНАВАЯ, что рынки грузовых авиаперевозок являются чрезвычайно сложными и разнородными,

1. РЕКОМЕНДУЕТ, чтобы государства поощряли авиаперевозчиков к развитию более широкого диапазона средств обслуживания наряду с разносторонней и гибкой системой ценообразования в целях оперативного удовлетворения разнообразных и постоянно изменяющихся потребностей различных видов клиентов;
2. РЕКОМЕНДУЕТ, чтобы была принята более четкая и простая форма представления грузовых тарифов для обеспечения их публикации, что позволит упростить применение этих тарифов и приведет к снижению случаев произвольного их толкования.

Е. ПРАВИЛА И УСЛОВИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ТАРИФАМИ ДЛЯ РЕГУЛЯРНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

4.12 Вторая Авиатранспортная конференция приняла одну рекомендацию в отношении изменения тарифов после покупки билетов и рекомендовала Совету рассмотреть правила и условия, связанные с международными авиатарифами. Впоследствии Совет утвердил ряд разработанных Группой экспертов по авиатарифам рекомендаций (доработанных в некоторых случаях Группой экспертов по регулированию воздушного транспорта), которые представлены в разделах под следующими заголовками: "Тарифная гарантия", "Багаж", "Условия перевозки", "Условия, которыми оговариваются различные типы пассажирских тарифов", "Публикация правил и условий применения тарифов", "Процедуры выплаты компенсации", "Отказ в посадке" и "Груз".

ТАРИФНАЯ ГАРАНТИЯ

4.13 Вторая Авиатранспортная конференция приняла следующую рекомендацию для предоставления пассажирам разумных гарантий против увеличения тарифов после покупки билетов.

Рекомендация 11 AT Conf/2

ПРИНИМАЯ во внимание существование общих правил, предназначенных для пассажиров, с которых взимается плата за билет, размер которой применим на дату начала перевозки,

СОГЛАШАЕТСЯ с тем,

- a) что при увеличении пассажирских тарифов такие правила могут оказаться несправедливыми для пассажиров, которые добросовестно *полностью* приняли на себя обязательство совершить поездку по действовавшему ранее более низкому тарифу, особенно в те периоды, когда предлагается резкое и частое повышение тарифов;
- b) что при любом изменении таких правил следует учитывать встречные интересы таких пассажиров, других пассажиров, которые могут, согласно измененному правилу, быть вынужденными нести чрезмерную долю расходов, связанных с ростом пассажирских авиатарифов, а также интересы авиакомпаний, оказавшихся перед лицом неизбежного увеличения расходов,
- c) что авиакомпании сами пересматривают данные правила и предлагают изменения, которые будут приняты.

БАГАЖ

4.14 По вопросам норм провоза багажа и соответствующих сборов, работа Совета была направлена на сведение к минимуму отрицательного воздействия использования совершенно противоположных систем провоза багажа – системы "веса" и системы "числа мест", и на содействие развитию единой системы провоза багажа и сборов за излишки багажа.

Первый вывод, одобренный Советом (FRP/5-1), касался необходимости предоставления пассажирам надлежащей информации о нормах провоза багажа и сборах.

В дальнейших промежуточных мерах, утвержденных Советом (FRP/6-4), настоятельно рекомендуется применение для пассажиров норм провоза багажа и сборов, установленных в пункте отправления.

Рекомендация FRP/5-1

1. ОТМЕЧАЯ, что нормы бесплатного провоза багажа и соответствующие сборы за излишки багажа меняются в зависимости от маршрута и иногда в зависимости от перевозчика;
2. РЕКОМЕНДУЕТ государствам поощрять авиакомпании и их агентов информировать пассажиров достаточно заблаговременно до начала их поездки.

- a) пределов их норм бесплатного провоза багажа от пункта отправления;
- b) возможности использования различных норм провоза багажа, основанных на системе веса или на системе числа мест, на различных участках поездки при переключении с одной авиакомпании на другую или во время обратной поездки; и, при осуществимости, подробных сведений относительно системы (систем), с которой они столкнутся во время их предполагаемой поездки;
- c) того обстоятельства, что авиакомпания может устанавливать сборы за излишки багажа в зависимости от применяемой системы и в соответствии со своими правилами и информацией об уровне таких сборов.

Рекомендация FRP/6-4

В интересах упрощения процедур для потребителя и до принятия унифицированной системы норм провоза багаж государствам следует рассмотреть вопрос о принятии наиболее рациональных мер, позволяющих пассажирам пользоваться, по своему усмотрению, в течение всей поездки теми же нормами провоза багажа, которые применялись в пункте отправления.

4.15 Для ускорения развития унифицированной системы норм провоза багажа с помощью постепенного согласования двух систем, Совет также утвердил еще одну рекомендацию Группы экспертов (FRP/6-3), в которой предлагаются некоторые общие элементы в качестве основы для согласования двух основных систем:

В соответствующей рекомендации по этому вопросу, утвержденной Советом и адресованной государствам (FRP/6-5), предлагается конкретный способ согласования систем "по числу мест" и "по весу":

В самой последней рекомендации Группы экспертов по авиатарифам (FRP/10-2) содержится настоятельный призыв к государствам предпринять действия в отношении уменьшения размера взимаемого в рамках системы "по весу" сбора за сверхнормативный багаж до более соответствующих расходам уровней в качестве долгосрочных мер, направленных на согласование систем "по числу мест" и "по весу".

Рекомендация FRP/6-3

В интересах упрощения, а также в качестве шага к принятию унифицированной системы норм провоза багажа, государствам следует, с помощью ИКАО, других международных организаций или индивидуально, поощрять авиакомпании предпринимать действия, направленные на согласование существующих систем "по числу мест" и "по весу" путем установления:

- a) общей предельной нормы веса, включаемой в пассажирский тариф;
- b) общего количества мест, включаемого в пассажирский тариф.

При этом следует уделять должное внимание i) желательности того, чтобы различные положения системы находились в соответствии с классом тарифа, и, если это требуется для облегчения процесса оформления, ii) установлению максимального веса и габаритных размеров каждого отдельного места.

Рекомендация FRP/6-5

ГОСУДАРСТВАМ следует через ИКАО, другие международные организации или в индивидуальном порядке поощрять авиакомпании при рассмотрении ими вопросов о сборах за перевозку багажа сверх нормы уделять должное

внимание согласованию таких сборов, выражая их в качестве процентной доли соответствующего нормального тарифа в одном направлении, применение которого в действующей системе признано целесообразным.

Рекомендация FRP/10-2

ГОСУДАРСТВАМ при рассмотрении представленных на их утверждение сборов за сверхнормативный багаж при перевозке с пунктом отправления или назначения на их территории следует обеспечивать, чтобы размер таких сборов был соотнесен с расходами по перевозке. Исходя из этого, государствам следует рассмотреть возможность установления таких сборов на уровне, не превышающем одного процента от применяемого нормального тарифа экономического класса в одном направлении за каждый килограмм сверхнормативного багажа.

УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗКИ

4.16 Различные условия приобретения авиационных билетов частично приводятся в общих условиях перевозок авиакомпаний и частично указаны в отношении индивидуальных тарифов. С целью обеспечения наличия и согласованности этих связанных с тарифами условий Совет утвердил следующую рекомендацию.

Рекомендация FRP/6-7

1. ГОСУДАРСТВАМ следует обеспечивать, с учетом их существующих международных обязательств и национальной политики, чтобы все положения, относящиеся к пассажирским тарифам, включались в представленные и утвержденные тарифы и чтобы, в той мере, в какой эти положения включаются также в общие правила перевозок авиакомпаний, между ними имело место соответствие.
2. ГОСУДАРСТВАМ следует поощрять авиакомпании по первому требованию доводить до сведения общественности подробные положения как правил перевозок, так и условий, относящихся к применимым тарифам.

УСЛОВИЯ, КОТОРЫМИ ОГОВАРИВАЮТСЯ РАЗЛИЧНЫЕ ТИПЫ ПАССАЖИРСКИХ ТАРИФОВ

4.17 В рекомендации FRP/8-1 содержится призыв к государствам осуществлять вмешательство в деятельность, связанную с тарифными условиями, на минимально необходимом уровне.

Рекомендация FRP/8-1

Принимая во внимание преимущества, которые имеют авиакомпании и пользователи благодаря широкому выбору пассажирских тарифов разного типа, государствам следует:

- a) осуществлять вмешательство в деятельность, связанную с тарифными условиями, на минимально необходимом уровне;

- b) осуществлять подобное вмешательство, прежде всего, чтобы не допускать применения тарифных условий, которые приводят к чрезмерной дискриминации пользователей, в которых пользователям предлагаются тяжелые условия или которые безусловно неэкономичны.

ПУБЛИКАЦИЯ ПРАВИЛ И УСЛОВИЙ ПРИМЕНЕНИЯ ТАРИФОВ

4.18 Приведенная ниже рекомендация касается предоставления полной информации об условиях, связанных с применением авиатарифов.

Соответствующая информация "Справочный материал для пользующихся услугами воздушного транспорта" была впоследствии направлена государствам письмом государствам (SL 85/68) и в настоящее время содержится в добавлении 4 к документу Дос 9626 "Руководство по регулированию воздушного транспорта". Пятая Всемирная авиатранспортная конференция (ATConf/5) 2003 года также рассмотрела широкий вопрос об интересах потребителей и сделала некоторые выводы (см. добавление 4 к настоящему документу). Дополнительная информация о правах авиапассажиров приводится в главе 4.9 документа Дос 9626.

Рекомендация FRP/8-6

ИКАО следует представить государствам возможные публикации, подготовленные для того, чтобы информировать пользователей воздушных перевозок относительно их прав и обязанностей.

ПРОЦЕДУРЫ ВЫПЛАТЫ КОМПЕНСАЦИИ

4.19 Подробно изучив существующую практику выплаты компенсации за неиспользованные проездные документы Группа экспертов по авиатарифам представила свои выводы в рекомендации FRP/10-4.

Рекомендация FRP/10-4

ГОСУДАРСТВАМ при рассмотрении представляемых авиакомпаниями положений о компенсации за перевозочные документы следует обеспечивать, чтобы интересы клиентов и авиакомпаний были учтены в полной мере, для чего следует:

- a) поощрять авиакомпании уведомлять пассажиров об их правах на получение компенсации и об их обязательствах в отношении представления надлежащих перевозочных документов и другой документации, а также информировать пассажиров о возможности взимания штрафов и сборов за обслуживание в связи с изменением, аннулированием и утерей билетов, о желательности страхования на случай аннулирования поездки и о возможных последствиях при несоблюдении требований иммиграционных властей;
- b) рассматривать компенсацию как вынужденную, и в связи с этим не подлежащую обложению сборами за обслуживание, в случае болезни или смерти, если это надлежащим образом подтверждается;

- c) стремиться обеспечивать, с учетом национальных валютных нормативных положений, чтобы в случае выплаты компенсации в валюте, отличающейся от валюты, в которой был оплачен перевозочный документ, использовался банковский обменный курс соответствующих валют;
- d) поощрять авиакомпании к сведению к минимуму задержек с выплатой компенсации путем использования, где это возможно, достижений в области автоматизации, позволяющих ускорить процесс обработки заявлений о выплате компенсации.

ОТКАЗ В ПОСАДКЕ

4.20 Во вопросу выплаты компенсации пассажирам, которым отказано в посадке на рейсы, на которые они имеют подтвержденные забронированные места, Совет утвердил рекомендацию Группы экспертов по авиатарифам, в которой государствам предлагается ввести системы компенсации. Совет также утвердил разработанные Группой экспертов инструктивные материалы по таким системам компенсации для использования их государствами по своему усмотрению и в зависимости от конкретной ситуации.

Рекомендация FRP/6-1

ГОСУДАРСТВАМ следует рассмотреть возможность введения системы компенсации за отказ в посадке с помощью таких средств, которые каждое государство считает наиболее целесообразным с учетом своих национальных особенностей и законодательства. Это может быть достигнуто с помощью правительственного постановления или поощрения авиакомпаний ввести подобную систему на коллективной основе после консультаций с директивными органами и представительными организациями потребителей.

Инструктивные материалы относительно систем компенсации за отказ в посадке (используются по усмотрению государств в зависимости от национального законодательства и конкретной обстановки)

Сфера применения

Международные регулярные рейсы из соответствующего государства и внутренние рейсы в государстве отправителя, которые непосредственно стыкуются с международным рейсом.

Определение термина "подтвержденное бронирование"

Указание номера даты и времени рейса и отметка "ОК" авиакомпанией или ее полномочным агентством в соответствующих местах билета или с помощью электронных средств. Такая отметка, по мере возможности, должна подкрепляться указанием номера бронирования и/или соответствующей авиакомпании или агентства¹.

Перечень положений о компенсации

- a) Мелкие расходы. Как минимум, бесплатное предоставление услуг или обеспечение разумных расходов на:
 - i) один телефонный разговор или телеграмму в пункт назначения;

- ii) питание и напитки во время ожидания до посадки на первый рейс этой или другой авиакомпании, на котором имеются свободные места² (или до перевозки другим видом транспорта);
- iii) проживание в гостинице, если время ожидания превышает несколько часов³;
- iv) перевозку наземным транспортом из аэропорта и обратно;
- v) в дополнение к этому такие расходы, понесенные во время задержки, которые связаны с опозданием на стыковочные рейсы, оплаченные этим же билетом.

и/или

- b) *Заранее оцененные убытки.* В зависимости от определенных минимальных и/или максимальных размеров, которые периодически пересматриваются, компенсируется [x] процентов стоимости полетного купона рейса, на который отказано в посадке, плюс [x] стоимости полетного купона (купонов) последующих рейсов, которые оплачены этим же билетом, и на которые пассажир опоздал из-за отказа в посадке. Если стоимость полетного купона (купонов) оценивается на пропорциональной основе, по отдельным авиакомпаниям, или как "инклюзив тур", то сумма заранее оцененных убытков, подлежащая выплате, составляет [x] процентов сквозного тарифа между пунктами, покрываемыми соответствующим полетным купоном (купонами) на перевозку таким же классом и на тех же условиях, что и при перевозке, в которой было отказано, без учета аспектов, связанных с перевозками на пропорциональной основе, отдельными авиакомпаниями или с наземным обслуживанием⁴.

Условия, при которых компенсация за отказ произвести посадку пассажиров не предоставляется

- a) Мелкие расходы не компенсируются, если пассажир не соглашается с перевозкой другим рейсом, а предпочитает возместить стоимость неиспользованной части билета на месте.
- b) Заранее оцененные убытки не компенсируются в случае обеспечения перевозки другим рейсом (или другим видом транспорта), прибывающим по расписанию в пункт назначения пассажира менее чем через [y] часов после рейса, на который отказано в посадке⁵.
- c) В тех случаях, когда пассажир не выполняет требований авиакомпаний в отношении приобретения билетов и регистрации.
- d) В случае непрохождения пассажиром проверки, осуществляемой в целях обеспечения безопасности, или незавершения формальностей при вылете.
- e) В случае, если пассажир, пройдя регистрацию, не является на посадку.
- f) В случае отказа в перевозке в связи с обстоятельствами, о которых говорится в применимом национальном законодательстве или в правилах перевозок авиакомпаний и которые связаны с поведением, состоянием здоровья пассажиров и необходимых документов, относящихся к перевозке, или их отсутствием.
- g) Если часть мест или все места рейса аннулированы по причинам, не зависящим от авиакомпаний.
- h) Если на этом же рейсе предлагается более высокий уровень обслуживания чем тот, который указан на билете, без взимания дополнительных выплат.
- i) Если пассажир осуществляет поездку бесплатно или со скидкой, которой широкая публика ни прямо, ни косвенно через услуги туристской фирмы или фирмы – организатора поездки не пользуется.

Система, определяющая порядок отказа произвести посадку или высадку пассажиров

Авиакомпаниям следует разрешить применять системы порядка отказа по своему усмотрению с учетом, однако, интересов пассажиров, осуществляющих поездку в связи со смертью или болезнью пассажиров и детей без сопровождающих лиц. Экземпляры системы порядка отказов, применяемой авиакомпанией, должны предоставляться по просьбе любого пассажира, которому отказано в посадке.

Система добровольного отказа от посадки или высадки пассажиров

Авиакомпаниям следует разрешить до отказа в посадке пассажирам в принудительном порядке обращаться к ним с просьбой добровольно вернуть свои подтвержденные зарезервированные места и обсудить с ними вопрос о компенсации.

Право на возмещение понесенных убытков

- a) Компенсация *только мелких расходов*. Применение данных положений системы не наносит кому-либо ущерба и не подразумевает и не является отказом от прав пассажира на возмещение понесенных им убытков.
- b) *Включение в компенсацию выплаты заранее оцененных убытков*. Принятие компенсации должно в принципе быть свидетельством удовлетворения законных прав пассажира⁶. Однако пассажиры должны иметь право отклонять компенсацию и удовлетворять свои требования по суду. Пассажиру, согласному с компенсацией заранее оцененных убытков в связи с отказом в посадке, может быть предложено подписать заявление об освобождении авиакомпании от выплаты дополнительной компенсации. В любом таком заявлении следует обращать внимание пассажира на возможность удовлетворения требований в судебном порядке.

Время, в течение которого можно предъявлять иски

Пассажир, желающий предъявить иск и компенсации заранее оцененных убытков, должен сделать это в течение [z] часов/дней, а авиакомпания, принимающая иск, должна произвести выплату в течение [z] часов/дней⁷.

Публикация практики авиакомпаний

Авиакомпании и туристские агентства следует обязать выставлять объявления, в которых ясно определяется система компенсации за отказ в посадке, принятая или утвержденная соответствующим правительством, и авиакомпаниям следует включать в свои условия перевозки ссылку на наличие подобной системы. Авиакомпаниям также следует давать всем пассажирам, которым отказано в посадке, предписанное уведомление.

ПРИМЕЧАНИЯ:

1. Принятие подобного определения в связи с системой компенсации за отказ в посадке не обязательно может быть использовано в качестве свидетельского материала на судебном процессе.
2. Слова "по выбору пассажира" добавляются по мере необходимости.
3. Конкретное количество часов приводится по мере необходимости в отдельных системах.
4. Конкретные размеры процентов определяются в отдельных системах. В существующих системах эти размеры колеблются от 50 % в случаях выплаты мелких расходов до 100 % или 200 %, где эти расходы не компенсируются.
5. Конкретное количество часов определяется в отдельных системах с указанием различий, если необходимо, между задержками на внутрирегиональных и задержками на межрегиональных рейсах.

6. В свою очередь, принятая компенсация может быть установлена на основе компенсации, определенной через суд.
7. Конкретные пределы времени определяются в отдельных системах.

ГРУЗ

4.21 Приведенные ниже рекомендации касаются условий, которыми оговариваются грузовые тарифы. Цель рекомендации FRP/8-3 – внести ясность в вопрос обязательств экспедитора или авиакомпании по своевременной доставке груза.

В рекомендации FRP/8-4 рассматривается вопрос о предоставлении грузоотправителям структур грузовых тарифов, используемых экспедиторами и комплектовщиками груза.

В рекомендации FRP/8-5 поощряется предоставление общественности подробной информации о тарифах и соответствующих условиях.

В дополнение к этим рекомендациям Пятая Всемирная авиатранспортная конференция (ATConf/5) 2003 года рассмотрела широкий вопрос либерализации грузовых авиаперевозок и приняла типовую статью для возможного включения в соглашения государств о воздушном сообщении (см. добавление 4 к настоящему документу). Дополнительная информация о грузовых авиаперевозках и их регулировании приводится в главе 4.5 документа Doc 9626.

Рекомендация FRP/8-3

Во избежание недоразумений и лишних споров, государствам следует поощрять экспедиторов/комплектовщиков груза и авиакомпании предоставлять пользователям всю необходимую информацию о дате поставки в пункт назначения их груза и широко использовать схемы предоставления гарантий и первоочередности, включая соглашения о компенсации в случае невыполнения обязательств. Поощряя подобные схемы, государствам следует учитывать необходимость сохранять права грузоотправителя обращаться в суд.

Рекомендация FRP/8-4

С учетом положений национального законодательства государствам следует обязывать/поощрять экспедиторов и комплектовщиков груза, которые предлагают собственные структуры грузовых тарифов, предоставлять их на условиях, которые грузоотправителю не менее выгодны, чем условия, непосредственно получаемые от соответствующей авиакомпании.

Рекомендация FRP/8-5

Государствам следует поощрять авиакомпании и экспедиторов/комплектовщиков груза немедленно по просьбе общественности предоставлять подробную информацию как по условиям перевозки, так и по условиям, относящимся к применяемым грузовым тарифам.

Часть 5

АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ СИСТЕМЫ БРОНИРОВАНИЯ

5.1 Признавая выгодность автоматизированных систем бронирования (АСБ) как для авиакомпаний, так и для клиентов, а также возможность злоупотребления ими, Третья Авиатранспортная конференция в своей рекомендации 20 призвала изучить все соответствующие аспекты АСБ. В 1988 году после завершения исследования по указанному вопросу Секретариат выпустил инструктивный материал с целью оказания содействия государствам при разработке политики и правил в области АСБ (циркуляр 214). В 1989 году 27-я сессия Ассамблеи в резолюции А27-16 поручила Совету кроме прочего провести исследование вопроса о кодексе поведения в отношении АСБ, который мог бы применяться на глобальной основе и который мог бы привести к заключению многостороннего соглашения. Впоследствии Секретариат с помощью группы экспертов, состоящей из представителей Договаривающихся государств и международных организаций, подготовил кодекс поведения и замечания, касающиеся его применения. В декабре 1991 года Совет принял Кодекс и резолюцию, содержащую призыв к государствам соблюдать данный кодекс.

В резолюции Совета предусматривалось также рассмотрение Кодекса через три года. В 1994 году Всемирная авиатранспортная конференция рекомендовала провести рассмотрение Кодекса ИКАО с целью его использования государствами в качестве основы регулирования АСБ. В 1995 году 31-я сессия Ассамблеи приняла резолюцию А31-13, в которой Совету поручалось завершить рассмотрение Кодекса с учетом опыта его применения и влияния Генерального соглашения о торговле услугами и разработать типовое положение по АСБ для использования государствами. В июне 1996 года Совет завершил это рассмотрение и принял пересмотренный Кодекс и два типовых положения по АСБ. Заявление о постоянной политике ИКАО в области АСБ содержится в резолюции А36-15 Ассамблеи, текст которой приводится ниже.

Следует отметить, что в последние годы в сфере распределения услуг авиакомпаний произошли существенные изменения, включая стремительное развитие и широкое использование Интернета в целях маркетинга и продажи услуг авиакомпаний, что повлияло на их регулирование. Пятая Всемирная авиатранспортная конференция (ATConf/5) 2003 года рассмотрела данный вопрос и сделала несколько выводов (см. добавление 4 к настоящему документу).

А. РЕЗОЛЮЦИЯ АССАМБЛЕИ ОБ АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ СИСТЕМАХ БРОНИРОВАНИЯ

А36-15: добавление А, раздел III. "Распределение услуг авиакомпаний"

Ассамблея,

принимая во внимание, что прогресс в сферах информатики и электронных технологий оказывает значительное влияние на практику коммерческой деятельности в отрасли авиакомпаний, в особенности в сфере распределения услуг,

принимая во внимание, что ИКАО разработала для применения государствами Кодекс поведения по регулированию использования автоматизированных систем бронирования (АСБ) и два связанных с ним типовых положения для факультативного использования государствами в их соглашениях о воздушном сообщении,

1. *предлагает* Совету следить за изменениями в сфере распределения услуг авиакомпаний и связанной с ней нормативной практике и рассылать Договаривающимся государствам информацию о заслуживающих внимание событиях;
2. *предлагает* Совету рассматривать вопрос о дальнейшей необходимости Кодекса ИКАО по АСБ и типовых положений в свете изменений в отрасли и нормативной практике.

В. РЕЗОЛЮЦИЯ СОВЕТА О КОДЕКСЕ ПОВЕДЕНИЯ ИКАО ПО АСБ

5.2 Выполняя свою собственную резолюцию о принятии Кодекса поведения по АСБ, принятую в декабре 1991 года, и резолюцию А31-13 Ассамблеи, Совет принял 25 июня 1996 года пересмотренный Кодекс, который полностью заменил предыдущий Кодекс, а также резолюцию, призывающую Договаривающиеся государства соблюдать новый Кодекс. В качестве меры усиления и дополнения этого Кодекса Совет утвердил также два типовых положения по АСБ для использования государствами по своему усмотрению в двусторонних и многосторонних соглашениях и договоренностях.

СОВЕТ,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что в соответствии с резолюцией А27-16 Ассамблеи Совет 17 декабря 1991 года принял Кодекс поведения по регулированию использования автоматизированных систем бронирования (АСБ), призвал государства соблюдать его и обязался пересмотреть указанный Кодекс в свете опыта, накопленного Договаривающимися государствами по его применению,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что в свете замечаний государств и соответствующих выводов Всемирной авиатранспортной конференции пересмотр указанного Кодекса указал на необходимость внесения изменений в него с целью поощрения принципов транспарентности, доступности и недискриминации в отношении АСБ для удовлетворения потребностей всех государств, отрасли воздушного транспорта и авиатранспортных пользователей,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что в резолюции А31-13 Ассамблея поручила Совету завершить рассмотрение указанного Кодекса в первоочередном порядке и призвала государства надлежащим образом и безотлагательно рассмотреть результаты указанного пересмотра, и

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что в резолюции А31-13 Ассамблея также поручила Совету рассмотреть вопрос о разработке типового положения по автоматизированным системам бронирования для использования в двусторонних соглашениях о воздушном сообщении или многосторонних договоренностях,

1. ПРИНИМАЕТ прилагаемый Кодекс поведения ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования, который начиная с 1 ноября 1996 года полностью заменяет Кодекс, принятый 17 декабря 1991 года;
2. ПРИЗЫВАЕТ все Договаривающиеся государства соблюдать данный Кодекс и уведомить Генерального секретаря о своем решении в отношении этого;

3. РЕКОМЕНДУЕТ Договаривающимся государствам, где это уместно, использовать прилагаемое типовое положение об автоматизированных системах бронирования в соглашениях или договоренностях о воздушных сообщениях в качестве меры усиления и дополнения Кодекса ИКАО;
4. ОБЯЗУЕТСЯ пересмотреть указанный Кодекс поведения, когда этого потребуют обстоятельства.

С. КОДЕКС ПОВЕДЕНИЯ ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ СИСТЕМ БРОНИРОВАНИЯ

Введение

Совет ИКАО признает, что автоматизированные системы бронирования (АСБ) предоставляют значительные преимущества как самой авиатранспортной отрасли, так и пользователям воздушного транспорта. Однако такие системы могут также использоваться преступным образом. Для поощрения желаемой практики и устранения вредных последствий при распределении продуктов авиаперевозчика с помощью АСБ Совет 17 декабря 1991 года принял Кодекс поведения ИКАО по регулированию использования АСБ и призвал государства соблюдать его.

В свете накопленного опыта Совет предпринял пересмотр указанного Кодекса. В ходе такого пересмотра Совет учел применение Кодекса Договаривающимися государствами ИКАО, необходимость усиления эффективности указанного Кодекса, последствия Генерального соглашения о торговле услугами (ГАТС), в который включены автоматизированные системы бронирования, выводы Всемирной авиатранспортной конференции в отношении АСБ и пересмотренную резолюцию по АСБ (А31-13), принятую 31-й сессией Ассамблеи ИКАО. Сделав вывод о том, что более формальная система с применением на всемирном уровне является оправданной, Совет 25 июня 1996 года принял настоящий пересмотренный Кодекс в целях полной замены действующего Кодекса с датой вступления в силу 1 ноября 1996 года.

Данный Кодекс не требует выполнения официального процесса ратификации, но каждое Договаривающееся государство, решившее соблюдать его, как ожидается, информирует ИКАО о своем решении. Данный Кодекс не заменяет, не аннулирует отдельные или коллективные правила государств по эксплуатации АСБ, а также он не подразумевает, что должны использоваться какие-либо конкретные меры регулирования. Государство может решить использовать данный Кодекс в качестве механизма регулирования; разработать национальные правила по АСБ, основанные на данном Кодексе; изменить действующие национальные правила, если это необходимо в соответствии с данным Кодексом; использовать положения существующего законодательства в отношении торговли или конкуренции, при необходимости; поощрять или требовать от владельцев АСБ, авиаперевозчиков и абонентов разработки мер, определяющих собственную политику; применять его в своих двусторонних или многосторонних отношениях с другими государствами путем применения типового положения ИКАО по АСБ или использовать любое сочетание указанных и аналогичных мер.

В статье 1 Кодекса описываются его цели и задачи, в статье 2 излагается соответствующая терминология, а в статье 3 определяется его сфера применения. За ними следуют статьи, определяющие конкретные обязательства государств (статья 4) владельцев АСБ (статьи 5–8), авиаперевозчиков (статья 9) и абонентов услуг АСБ (статья 10). Статья 11 касается обеспечения конфиденциальности личных данных, в то время как статья 12 касается применения, пересмотра и исключения некоторых положений. Указанный Кодекс охватывает быстроизменяющуюся область, поскольку на деятельность, связанную с АСБ, влияют динамические технологические достижения, а также изменения в области регулирования и торговли. Соответственно, в статье 12 по мере необходимости предусматривается пересмотр указанного Кодекса Советом.

Текст Кодекса сопровождается дополнительными замечаниями в отношении применения каждой статьи. В этих замечаниях объясняются цели статей Кодекса и определяются соответствующие факторы, которые необходимо учитывать при применении Кодекса.

Статья 1. Цель

Данный Кодекс основан на транспарентности, доступности и недискриминации и нацелен на расширение справедливой конкуренции среди авиакомпаний и среди автоматизированных систем бронирования (АСБ) и на предоставление пользователям международного воздушного транспорта доступа к широким возможностям выбора вариантов в целях удовлетворения своих потребностей. С этой целью настоящий кодекс учитывает существующую рыночную практику, конкретные интересы развивающихся государств и особую необходимость в согласовании различных национальных и региональных правил по АСБ.

Статья 2. Определение терминов

В настоящем Кодексе:

- a) "автоматизированная система бронирования (АСБ)" означает автоматизированную систему, которая обеспечивает отображение информации о расписании рейсов, наличии мест и тарифах авиаперевозчиков и посредством которой может осуществляться бронирование авиатранспортных услуг;
- b) "владелец АСБ" означает юридическое лицо, эксплуатирующее АСБ или предоставляющее услуги с ее использованием;
- c) "перевозчик-абонент" означает любого авиа-перевозчика, который использует одну или несколько АСБ для сбыта своих авиатранспортных услуг либо в качестве владельца системы, либо на основе соглашения с владельцем системы;
- d) "абонент" означает любое юридическое лицо, такое, как туристический агент, которое использует АСБ по контракту с владельцем системы для продажи авиатранспортных услуг населению.

Статья 3. Сфера применения

- a) Настоящий Кодекс применяется к распределению через АСБ услуг международного пассажирского воздушного транспорта; в тех случаях, когда государство определяет необходимость удовлетворения целей статьи 1 настоящего Кодекса, то Кодекс также применяется к автоматизированным информационным системам, которые обеспечивают отображение информации о расписании рейсов, наличии мест и тарифах авиаперевозчиков, без возможности осуществления резервирования.
- b) Там, где нерегулярные рейсы включены в основные отображения, они обозначаются как таковые: отображаются при таких же условиях, что и регулярные перевозки, и пользователи воздушного транспорта информируются о любых специально применяемых условиях.

Статья 4. Обязательства государств

Государство, которое соблюдает настоящий Кодекс:

- a) обеспечивает соблюдение настоящего Кодекса авиаперевозчиками, абонентами (когда это практически возможно) и владельцами систем в отношении использования ими АСБ на его территории;
- b) устраняет нормативные препятствия, если таковые имеются, в отношении капиталовложений в АСБ, расположенных на его территории, авиа-перевозчиками или другими юридическими лицами, постоянное местопребывание которых находится на территории другого государства, которое соблюдает настоящий Кодекс;

- c) разрешает владельцам АСБ, соблюдающим положения настоящего Кодекса, предоставлять услуги с использованием АСБ на его территории на недискриминационной основе и в соответствии с любым двусторонним или многосторонним соглашением или договоренностью, стороной которого это государство является;
- d) не допускает предвзятого отношения ко всем владельцам АСБ в том, что касается осуществления ими деятельности, связанной с использованием АСБ, на его территории;
- e) допускает свободную передачу через свои национальные границы и в их пределах информации, необходимой для удовлетворения потребностей, связанных с бронированием, и других потребностей пользователей воздушного транспорта;
- f) проводит межправительственные консультации для решения любых споров, которые затрагивают другое государство, следующее данному Кодексу, относительно распределения через АСБ услуг воздушного транспорта и которые не могут быть разрешены удовлетворительно непосредственно заинтересованными сторонами;
- g) не разрешает авиаперевозчикам или владельцам АСБ, находящимся под его юрисдикцией, или не требует от них предпринимать действия, которые противоречат настоящему Кодексу, за исключением случаев, когда такие действия необходимы для надлежащего решения вопросов, связанных с отсутствием взаимности в предоставлении услуг АСБ, или в случае невозможности решить любой спор, касающийся АСБ, путем межправительственных консультаций.

Статья 5. Обязательства владельцев АСБ в отношении авиаперевозчиков

Владелец АСБ:

- a) дает разрешение на участие в принадлежащей ему АСБ любому перевозчику, который готов оплатить требуемые сборы и согласен со стандартными условиями, установленными владельцем АСБ;
- b) не требует от перевозчиков участия исключительно в принадлежащей ему АСБ или осуществления через нее определенной доли своей деятельности;
- c) не навязывает каких-либо условий в отношении участия в принадлежащей ему АСБ, которые не связаны непосредственно с процессом распределения услуг, предоставляемых авиаперевозчиком через АСБ;
- d) не допускает дискриминации перевозчиков-абонентов в отношении предлагаемых им услуг АСБ, включая своевременный и недискриминационный доступ к улучшению услуг с учетом технических и других ограничений, находящихся вне контроля владельца системы;
- e) обеспечивает, чтобы любые взимаемые сборы:
 - i) носили недискриминационный характер;
 - ii) не устанавливались таким образом, чтобы допускалось несправедливое отстранение мелких перевозчиков от участия в системе;
 - iii) имели разумную структуру и обоснованно увязывались со стоимостью предоставляемого и используемого обслуживания, а также, в частности, чтобы за одинаковый уровень обслуживания взимались одинаковые сборы;

- f) предоставляет информацию в отношении счетов к оплате за услуги системы в такой форме (включая, при необходимости, с помощью электронных носителей) и с такими подробностями, чтобы участвующие перевозчики могли быстро проверить точность этих счетов;
- g) включает в контракты положения о расторжении, позволяющие авиаперевозчику аннулировать контракт путем представления уведомления:
 - i) который не превышает шести месяцев после окончания первого года контракта; или
 - ii) в соответствии с национальным законодательством;
- h) вводит в систему информацию, предоставляемую перевозчиками-абонентами, с соблюдением последовательных и недискриминационных стандартов в отношении тщательности, точности и своевременности, с учетом любых ограничений, вызываемых методом ввода информации, избранным перевозчиком-абонентом;
- i) использует информацию, полученную от перевозчиков, таким образом, чтобы исключить отображение информации неточным или дискриминационным образом;
- j) предоставляет любую информацию в принадлежащей ему АСБ, непосредственно касающуюся единого вида бронирования, на равной основе соответствующему абоненту и всем перевозчикам, участвующим в обслуживании, предусматриваемом этим видом бронирования, но не предоставляет ее каким-либо другим сторонам без письменного согласия этих перевозчиков и пользователей воздушного транспорта;
- k) не допускает дискриминации перевозчиков- абонентов при предоставлении им любой информации (за исключением финансовой информации, относящейся к самой АСБ), полученной с использованием принадлежащей ему АСБ, в сводной или анонимной форме.

Статья 6. Обязательства владельцев АСБ в отношении абонентов в связи с коммерческими договоренностями

Владелец АСБ:

- a) не допускает дискриминации абонентов, пользующихся услугами принадлежащей ему АСБ;
- b) не ограничивает доступа абонентов к другим АСБ путем предъявления им требования пользоваться исключительно принадлежащей ему АСБ или с помощью любых других способов;
- c) не увязывает цены, полностью или частично, с личностью перевозчиков, авиатранспортные услуги которых продаются абонентом;
- d) не требует от абонентов пользоваться принадлежащей ему АСБ для продажи авиатранспортных услуг, предоставляемых любым конкретным перевозчиком;
- e) не увязывает каких-либо коммерческих соглашений, касающихся продажи авиатранспортных услуг, предоставляемых любым конкретным перевозчиком, с выбором или использованием абонентом АСБ конкретного владельца;
- f) не требует от абонентов пользоваться его терминалом и не препятствует им в использовании компьютерного оборудования или программного обеспечения, которые позволяли бы им переключаться с использования одной АСБ на другую, хотя это может потребовать технической совместимости с его АСБ;

- г) не требует от абонентов заключать контракты:
 - i) которые превышают пять лет; или
 - ii) которые не могут быть аннулированы абонентом в любое время спустя один год с предварительным уведомлением и без права возмещения фактических расходов;
 - iii) которые содержат положения, препятствующие прекращению контракта.

Статья 7. Обязательства владельцев АСБ в отношении отображения информации

Владелец АСБ:

- а) обеспечивает основное отображение или отображения информации о расписании рейсов, наличии мест и тарифах авиаперевозчиков, которое является справедливым, недискриминационным, всеобъемлющим и нейтральным относительно того, что:
 - i) на него не влияет прямо или косвенно ни личность перевозчиков и абонентов, ни принадлежность аэропортов;
 - ii) информация упорядочена способом, который постоянно применяется ко всем перевозчикам-абонентам и ко всем рынкам пар городов;
- б) обеспечивает, чтобы любое основное отображение предоставляемой информации, как и было полностью функциональным и по крайней мере простым в использовании, как любые другие предлагаемые им отображения информации;
- в) во всех случаях обеспечивает основное отображение информации, за исключением случая, когда пользователь воздушного транспорта специально запрашивает иное отображение информации;
- г) осуществляет упорядочение услуг, выбор и построение стыковочных рейсов с использованием основного отображения информации на основе объективных критериев (таких, как время вылета/прилета, общее время нахождения воздушного судна в пути, маршрут, количество остановок, количество стыковок и тарифы);
- д) предоставляет абонентам:
 - i) основное отображение вариантов рейсов, расположенных в порядке всех безостановочных рейсов в соответствии с временем вылета, других прямых рейсов, не предусматривающих смену воздушного судна, и всех стыковочных рейсов в соответствии с общим временем путешествия; или
 - ii) основное отображение вариантов рейсов, расположенных в любом другом порядке на основе объективных критериев; или
 - iii) оба вида основного отображения, основанные на i) и ii);
- е) при упорядочении услуг с использованием основного отображения информации обеспечивает, чтобы ни один из перевозчиков не получал несправедливого преимущества;
- ж) при любом основном отображении информации о расписании рейсов:

- i) четко указывает на планируемую замену воздушного судна на маршруте, использование одним перевозчиком кодового обозначения другого перевозчика, название эксплуатанта каждого рейса, количество запланированных остановок на маршруте или необходимость использования наземного транспорта на отдельных участках маршрута или переезда из одного аэропорта в другой;
- ii) четко указывает, что отображаемая информация, касающаяся прямых рейсов, не является исчерпывающей в случаях, когда информация о прямых рейсах, выполняемых участвующими перевозчиками, является неполной по техническим причинам или когда известно о наличии любых прямых рейсов, выполняемых любыми, не являющимися абонентами перевозчиками, но такая информация опущена;
- h) при выборе и построении стыковочных рейсов с помощью основного отображения выбирает любое количество альтернативных (одиночных или множественных) пунктов стыковки на недискриминационной основе, которая необходима для обеспечения широкого диапазона вариантов обслуживания;
- i) ненамеренно или по небрежности отображает неточную или вводящую в заблуждение информацию;
- j) в случаях, когда государство не считает практически возможным обеспечить выполнение абонентами положений статьи 10, включает соответствующие положения, касающиеся их соблюдения, в свои контракты с каждым абонентом;
- к) в тех случаях, когда перевозчики-абоненты имеют совместное предприятие или прочие контрактные договоренности, требующие, чтобы два или несколько перевозчиков отдельно несли ответственность за предложение и продажу авиатранспортных услуг в отношении рейса или комбинации рейсов, разрешает каждому заинтересованному перевозчику (не более трех) иметь отдельное отображение информации с использованием своего индивидуального кодового обозначения.

Статья 8. Другие обязательства владельцев АСБ

Владелец АСБ:

- a) своевременно предоставляет в письменной форме по письменному запросу любой заинтересованной стороны информацию об услугах, предлагаемых его АСБ, соответствующих сборах, применяемых им процедурах ввода и хранения информации в принадлежащей ему АСБ и используемых им методах разработки, редактирования и обновления отображаемой информации, предоставляемой абонентам;
- b) воздерживается от практики, препятствующей или ограничивающей конкуренцию между владельцами систем или авиаперевозчиками.

Статья 9. Обязательства авиаперевозчиков

Авиаперевозчик:

- a) несет ответственность за точность предоставляемой им владельцу системы информации для включения ее в АСБ;
- b) при предоставлении информации о своих авиатранспортных услугах владельцам АСБ:
 - i) обеспечивает, чтобы в ней услуги не представлялись намеренно;

- ii) четко указывает на планируемые замены воздушных судов на маршруте, использование кодового обозначения одного авиаперевозчика другим авиаперевозчиком, название эксплуатанта каждого рейса, количество запланированных остановок на маршруте, если рейс является нерегулярным, и необходимость использования наземного транспорта на отдельных участках маршрута или переезда из одного аэропорта в другой;
- с) не отказывается, за исключением случаев, когда существуют законные коммерческие или технические причины, от участия в любой АСБ, используемой абонентами в государстве, где такой перевозчик занимает доминирующее положение на рынке, если он связан в финансовом или ином отношении с любой другой АСБ (если это не является результатом соглашения об участии с владельцем АСБ);
- d) не отказывает, за исключением предусмотренных законом случаев, в предоставлении информации о расписаниях рейсов или тарифах владельцу системы, АСБ которого используется абонентами в государстве постоянного местопребывания перевозчика, если он уже предоставляет такую информацию другому владельцу системы, АСБ которого используется абонентами в данном государстве;
- e) не требует использования абонентами какой-либо конкретной АСБ для продажи своих авиатранспортных услуг и не увязывает какие-либо коммерческие договоренности с абонентами в отношении продажи своих авиатранспортных услуг с выбором абонента или использованием конкретной АСБ, когда:
 - i) указанный перевозчик имеет финансовую заинтересованность или каким-либо другим образом связан с указанной АСБ, или
 - ii) это будет несправедливо поощрять указанную АСБ.

Статья 10. Обязательства абонентов

Абонент:

- a) использует или предоставляет основное отображение информации, отвечающее требованиям статьи 7, по каждой деловой операции, за исключением случаев, когда необходимо использовать иное отображение информации в целях удовлетворения предпочтительного выбора, указанного пользователем воздушного транспорта;
- b) не должен манипулировать предоставляемой с использованием АСБ информацией таким образом, чтобы это приводило к предоставлению пользователю воздушного транспорта неточной или вводящей в заблуждение информации;
- с) несет ответственность за точность любой вводимой им в АСБ информации;
- d) при включении в АСБ нерегулярных рейсов информирует пользователя воздушного транспорта о том, является ли рейс нерегулярным, и о любых конкретных требованиях к нему;
- e) информирует пользователей воздушного транспорта о всех планируемых на маршруте заменах воздушных судов, использовании кодового обозначения одного авиаперевозчика другим авиаперевозчиком, количестве запланированных на маршруте остановок, названии эксплуатанта каждого рейса, использовании наземного транспорта на отдельных участках маршрута или переезде из одного аэропорта в другой в соответствии с предусмотренным маршрутом путешествия;
- f) не осуществляет фиктивное бронирование с использованием АСБ.

Статья 11. Обеспечение конфиденциальности личных данных

- a) Государства предпринимают надлежащие меры для обеспечения того, чтобы все участвующие в эксплуатации АСБ стороны обеспечивали конфиденциальность личных данных.
- b) Авиаперевозчики, владельцы АСБ, абоненты и другие стороны, участвующие в воздушных перевозках, несут ответственность за обеспечение конфиденциальности личных данных, включаемых в АСБ, к которым они имеют доступ, и не могут предоставлять такие данные без согласия пассажира.

Статья 12. Применение, пересмотр и исключения

- a) Настоящий Кодекс применяется с 1 ноября 1996 года. Он может пересматриваться Советом, когда этого требуют обстоятельства, и любой пересмотренный Кодекс полностью заменяет предшествующий Кодекс.
- b) Государство, которое берет на себя обязательство соблюдать указанный Кодекс, делает это путем уведомления ИКАО. Государство, которое решает прекратить выполнение такого обязательства, делает это путем уведомления ИКАО.
- c) Государство, которое признается Организацией Объединенных Наций как развивающаяся страна и которое уведомило ИКАО о соблюдении указанного Кодекса, может до 31 декабря 2000 года принимать решение о несоблюдении пункта с) статьи 4 при условии:
 - i) что оно уведомляет ИКАО о таком действии;
 - ii) что такое действие соответствует любому двустороннему или многостороннему соглашению или договоренности, стороной которого является настоящее государство.
- d) Любое государство, которое взяло на себя обязательство соблюдать указанный Кодекс и уведомило об этом ИКАО, а также которое разрешает или требует предпринимать действия, не соответствующие указанному Кодексу согласно пункту g) статьи 4, уведомляет ИКАО о таких действиях.
- e) Совет ИКАО периодически сообщает всем государствам об уведомлениях, сделанных в соответствии с пунктами b)–d) выше.
- f) АСБ с множественным доступом освобождается от соблюдения пунктов h)–k) статьи 5 и пунктов a)–h) и k) статьи 7.

D. ЗАМЕЧАНИЯ ПО ПРИМЕНЕНИЮ КОДЕКСА ПОВЕДЕНИЯ**Статья 1. Цель**

В настоящем Кодексе предоставляется инструктивный материал для применения на всемирной основе в форме общих принципов, касающихся эксплуатации и регулирования автоматизированных систем бронирования. Обязательства Кодекса для государств, владельцев систем, авиаперевозчиков и абонентов основаны на справедливой конкуренции, транспарентности и недискриминации с одновременным учетом текущей рыночной практики и конкретных интересов развивающихся государств. С учетом острой необходимости согласования различных национальных и региональных правил по АСБ использовался общий подход там, где это было возможно. Там, где регламентирующие полномочные органы используют различные средства достижения одной и той же цели, также были учтены эти альтернативы. Государство, которое принимает решение о соблюдении настоящего Кодекса,

не лишается возможности расширения сферы регулирования АСБ за рамки положений настоящего Кодекса при условии, что такое расширение не противоречит настоящему Кодексу и его цели.

Статья 2. Определение терминов

Автоматизированная система бронирования (АСБ) [пункт а)]

Данный термин содержит два основных элемента, определяющих АСБ для целей настоящего Кодекса, а именно способность, во-первых, предоставлять отображение информации о расписании рейсов, наличии мест и тарифах авиаперевозчиков и, во-вторых, способность осуществлять бронирование авиатранспортных услуг. Первым является предоставление информации о нескольких авиаперевозчиках, что отличает АСБ, подчиняющуюся настоящему Кодексу, от системы, эксплуатируемой отдельным авиаперевозчиком от своего имени и тем самым характеризуемой услугами этого авиаперевозчика. Второй основной элемент, а именно способность осуществлять бронирование авиатранспортных услуг, отличает АСБ в соответствии с определением настоящего Кодекса от автоматизированной системы, которая предоставляет только информацию, например, о расписаниях рейсов и тарифах авиаперевозчиков, таких, как электронный вариант справочника нескольких авиакомпаний (например, Справочник о расписании рейсов и тарифах между парами городов мира (АСБ) и Официальный справочник авиакомпаний). Современные АСБ предлагают широкое разнообразие других возможностей, связанных с маркетингом и продажей авиатранспортных услуг, например доступ к отдельным системам перевозчиков и выписка билетов, которые не предусматриваются, не ограничиваются или не исключаются настоящим определением.

Данный термин включает АСБ с "множественным доступом" (т. е. АСБ, которые предоставляют абонентам исключительно прямой доступ к дисплеям АСБ отдельных перевозчиков через общий коммутационный центр и/или интерфейс), хотя такие системы освобождены статьей 12 f) от некоторых обязательств, которые владельцы систем не способны выполнить с технической точки зрения. В настоящее время имеется небольшое количество таких систем, и, в отличие от АСБ с основным используемым повсеместно отображением информации о нескольких перевозчиках, они функционируют в национальных и региональных границах. Они включены с тем, чтобы оба вида АСБ по мере возможности имели одни и те же обязательства и функционировали в рамках одних и тех же правил.

Отдельные государства могут потребовать элемента долевого участия авиаперевозчиков во владении АСБ в качестве юридической основы для регламентирования ее использования полномочными органами воздушного транспорта. Хотя данный термин не требует такого владения, он не исключает его и, как указано ниже, АСБ, которые в настоящее время отвечают указанному требованию настоящего Кодекса, принадлежат авиа-перевозчикам. Однако государства, которые полагаются на владение авиаперевозчиков в качестве основы регулирования АСБ, должны учитывать, что многие отличные системы, которые не принадлежат авиакомпаниям, могут подпадать под определение АСБ настоящего Кодекса. В любых случаях государствам необходимо обеспечивать, чтобы все АСБ, к которым будет применяться настоящий Кодекс, регулировались на справедливой и недискриминационной основе.

Владелец АСБ [пункт b)]

На начальном этапе развития автоматизированных систем бронирования ими, как правило, непосредственно владели и эксплуатировали их индивидуальные авиаперевозчики. В настоящее время крупные АСБ обычно находятся во владении групп авиаперевозчиков и эксплуатируются в качестве независимых предприятий. Независимо от того, кто в конечном счете владеет или контролирует АСБ, данный пункт определяет владельца АСБ в качестве юридического лица, которое эксплуатирует или использует соответствующую АСБ в коммерческих целях, то есть предполагается, что он является юридическим лицом (или юридическими лицами), с которым абонент заключает контракт на предоставление обслуживания с использованием АСБ, но которое (при необходимости) может включать любых, имеющих отношение к системе юридических лиц в рамках юрисдикции регламентирующего органа, таких, как перевозчик, являющийся владельцем или частичным владельцем АСБ.

Перевозчик-абонент [пункт с)]

Хотя перевозчики-абоненты, как правило, вступают в соглашение с владельцем АСБ и оплачивают предоставление им различных услуг, этот термин также может включать и самого владельца АСБ в тех случаях, когда владельцем АСБ является авиаперевозчик или авиаперевозчики.

Не все перевозчики, авиатранспортные услуги которых включены в АСБ, являются перевозчиками-абонентами. Некоторые владельцы АСБ предпочитают отображать информацию, касающуюся других авиаперевозчиков (именуемых в настоящих замечаниях "перевозчиками, не являющимися абонентами"), зачастую с рекомендацией абонентам о том, что для осуществления бронирования им необходимо связываться непосредственно с перевозчиком.

Абонент [пункт d)]

"Абонентами" считаются лишь те пользователи АСБ, которые используют АСБ для продажи авиатранспортных услуг населению. На практике это ограничение означает, что большинство абонентов АСБ составляют туристические агентства.

Статья 3. Сфера применения*Обычное применение Кодекса [пункт a)]*

В целом настоящий Кодекс был разработан для применения к распределению через АСБ услуг в области международного пассажирского воздушного транспорта. В тех случаях, когда государства решили действовать таким образом, настоящий Кодекс также применяется к автоматизированным информационным системам (системам, которые не обладают возможностью резервирования).

Хотя настоящий Кодекс не применяется к внутренним пассажирским воздушным перевозкам, государства могут использовать настоящий Кодекс для регулирования этой области воздушного транспорта. Для единообразия и по другим причинам (например, рост расходов и технические трудности, связанные с обеспечением отдельных отображений для внутренних и международных перевозок) государства могут по своему усмотрению применять одинаковые правила об АСБ как к внутренним, так и международным перевозкам.

Сфера применения настоящего Кодекса включает (но не ограничена) распределение через АСБ услуг международных воздушных перевозок среди абонентов. Распределение с помощью других средств, например непосредственно пользователям воздушного транспорта с использованием сети электросвязи и персональных компьютеров, может охватываться рамками сферы применения настоящего Кодекса в зависимости от того, отвечают ли соответствующие юридические лица определению "владельца АСБ" или "абонента". Лежащий в основе Кодекса общий принцип заключается в том, что одни и те же правила и обязательства применяются к АСБ, используемому для распределения непосредственно или косвенно услуг воздушных перевозок среди пользователей воздушного транспорта и с помощью которых можно осуществлять бронирование таких услуг.

За исключением случаев, когда государства решили, что настоящий Кодекс применяется к автоматизированным информационным системам, указанный Кодекс не будет применяться к чисто информационным системам, таким, как электронная база данных в виде Официального справочника авиакомпаний (OAG), и к различным туристическим сетям, предоставляемым с помощью сети Интернет, где такие системы не обладают возможностью резервирования.

Из определений АСБ и абонента, содержащихся в статье 2, следует, что настоящий Кодекс не будет применяться в отношении:

- неавиатранспортных компонентов любых систем (например, связанных с инклюзив турами или комплексными турами, размещением в гостинице, прокатом автомобилей и т. д.);
- систем, которые используются авиаперевозчиками для внутренних целей и в его собственных отделениях по продаже авиабилетов (на том основании, что любому лицу, которое обращается к конкретному перевозчику, как правило, будут предложены услуги, предпочтительные для данного перевозчика);
- систем, не используемых для продажи воздушных перевозок населению, например корпоративные управления по туризму.

Нерегулярные рейсы [пункт b)]

Первоначально АСБ были предназначены для сбыта и продажи услуг регулярных воздушных перевозок, и эта ситуация нашла отражение в национальных и международных правилах и кодах. Услуги нерегулярных воздушных перевозок осуществлялись, осуществляются, рекламируются для продажи и продаются населению совершенно отличным образом. Они включались в раздел АСБ, не связанный с воздушными перевозками, в качестве компонента инклюзив туров или комплексных туров (иногда называемых "услугами без ограничений"), но не продавались в виде авиатранспортных услуг, как таковых, и в такой форме они не подпадают под сферу действия настоящего Кодекса.

Однако за последние годы в некоторых государствах и регионах различия между регулярными и нерегулярными рейсами значительно стерлись, что дало возможность для включения нерегулярных рейсов в ту часть АСБ (т. е. основные отображения), которая связана с воздушными перевозками. Настоящий Кодекс применяется к нерегулярным рейсам на основе общего принципа, изложенного в подпункте i), о том, что они могут удовлетворять тем же условиям, которые применяются к услугам в отношении регулярных воздушных перевозок, включая обязательства авиаперевозчиков. В качестве практической меры это потребует внесения значительных изменений в то, каким образом нерегулярные рейсы традиционно осуществлялись и рекламировались для продажи. Однако, если эксплуатанты нерегулярных рейсов готовы внести необходимые изменения и взять на себя необходимые обязательства, им следует разрешить использовать АСБ для маркетинга своих авиатранспортных услуг таким же образом, как это делают эксплуатанты регулярных воздушных перевозок.

Необходимо принимать три вида мер, чтобы абоненты и потребители услуг воздушного транспорта могли с помощью основных дисплеев общей информации определить, какие рейсы выполняются на нерегулярной основе, а будущие пассажиры получить сведения о нерегулярных рейсах и условиях таких полетов. Первые меры касаются авиаперевозчиков (см. статью 9 b) ii)), которые должны в предоставляемой владельцам системе информации выделять как нерегулярный полет любую перевозку, которая не отвечает следующему определению регулярного международного воздушного сообщения, принятому Советом ИКАО:

"Регулярное международное воздушное сообщение представляет собой серию полетов, которому в полном объеме присущи следующие характеристики:

- a) осуществляется через воздушное пространство над территорией более чем одного государства;
- b) осуществляется воздушными судами с целью перевозки пассажиров, почты или груза за вознаграждение, причем каждый полет доступен для любого лица;
- c) при его осуществлении выполняются перевозки между одними и теми же двумя и более пунктами, либо:
 - i) в соответствии с опубликованным расписанием; либо
 - ii) рейсами, настолько регулярными и частыми, что они представляют собой явные систематические серии."

Вторая группа мер, связанная с улучшением выделения нерегулярных полетов, касается владельцев систем, которые четко обозначают такие полеты на основном дисплее информации (согласно требованиям статьи 7 g i)). Третья группа мер касается абонентов, которые должны информировать будущих пассажиров о нерегулярных рейсах и об особых условиях выполнения таких полетов (см. статью 10 d)).

Статья 4. Обязательства государств

Хотя в большинстве случаев каждое государство берет на себя эти обязательства отдельно, ожидается, что любое государство, выступающее в сотрудничестве с другим государством (или государствами), при принятии решения о соблюдении положений настоящего Кодекса будет поступать таким образом, чтобы действия, предпринимаемые коллективно, позволяли ему выполнять свои обязательства.

Соблюдение [пункт а)]

Любое государство, соблюдающее положения Кодекса, должно также обеспечить соблюдение его владельцами АСБ, авиаперевозчиками и, там, где это практически возможно, абонентами в отношении принадлежащих им АСБ, расположенных на его территории. Кроме того, государства, которые в соответствии со статьей 3 а) решили, что настоящий Кодекс также должен применяться к автоматизированным информационным системам, также должны определить, каким образом обеспечить соблюдение в отношении чисто информационных систем. Государства будут использовать собственные средства для обеспечения соблюдения Кодекса. В обычных обстоятельствах соответствующее регулирование будет являться частью систем регулирования воздушных перевозок, осуществляемого государствами. Некоторые регламентирующие органы могут иметь ограниченные возможности по обеспечению соблюдения, в особенности это касается абонентов, и это учитывается фразой "когда это практически возможно". Некоторые аспекты Кодекса могут быть охвачены в некоторых государствах более общим законодательством (например, касающиеся конкуренции, торговли и защиты данных).

Владение АСБ [пункт b)]

В условиях, когда владение АСБ или контроль за их использованием осуществляется несколькими авиаперевозчиками (нежели одним перевозчиком), при этом крупные АСБ проявляют тенденцию к функционированию в качестве отдельных коммерческих предприятий, и при наличии влияния со стороны правительственных регламентирующих органов, преимущества в области воздушного транспорта, которые первоначально получил перевозчик, который владел АСБ или контролировал ее использование, значительно уменьшились. С учетом важности АСБ в маркетинге услуг авиаперевозок и желания их широкого осуществления на справедливой, конкурентной и недискриминационной основе желательно, чтобы владение АСБ или контроль за их использованием были расширены насколько это возможно, в том числе за счет широкого участия авиаперевозчиков и других юридических лиц развивающихся стран. Соответственно, данный пункт содержит призыв в адрес государств об устранении нормативных препятствий, если таковые существуют, в отношении капиталовложений в расположенные на их территориях АСБ иностранными авиаперевозчиками или другими юридическими лицами, постоянно пребывающими на территории других государств, соблюдающих настоящий Кодекс. Цель данного условия заключается в поощрении взаимного устранения нормативных препятствий для капиталовложений в АСБ между государствами, соблюдающими настоящий Кодекс, не требуя таких действий от государств, не соблюдающих настоящий Кодекс. Однако настоящий Кодекс не препятствует государствам устранять такие препятствия для государств, не соблюдающих настоящий Кодекс, если они того пожелают.

Доступ к рынку [пункт с)]

Любое государство, соблюдающее положения настоящего Кодекса, должно позволять владельцам АСБ, соблюдающим данный Кодекс, предоставлять свои услуги с использованием АСБ на его территории при условии

соблюдения следующих двух положений. Первое касается требования о недискриминационном режиме с учетом целей статьи 44 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикаго, 1944) для устранения дискриминации между государствами. Второе условие заключается в предоставлении такого обслуживания, которое будет соответствовать любым обязательствам, которые государство взяло на себя в результате заключения двустороннего или многостороннего соглашения или договоренности, стороной которой является это государство. Сюда включаются, например, положения двусторонних соглашений, касающихся исключительно доступа АСБ к рынку, или более общие положения, например, касающиеся справедливых и равных конкурентных возможностей на авиатранспортном рынке (которые иностранный перевозчик может связывать с предоставлением услуг в рамках АСБ, осуществляющей основное отображение). Многосторонние соглашения будут включать, например, обязательства, взятые государствами, являющимися сторонами Генерального соглашения о торговле услугами (ГАТС), тем самым помогая устранить любые конфликты между обязательствами государств, соблюдающих данный Кодекс и являющихся сторонами Соглашения ГАТС. Многосторонние соглашения будут охватывать кодексы или положения об АСБ, применяемые на региональной основе, например такие, как кодексы Европейского Сообщества (ЕС) и Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА).

Беспристрастность [пункт d)]

Любое государство, соблюдающее положения настоящего Кодекса, должно беспристрастно относиться ко всем владельцам АСБ, как национальным, так и иностранным. Например, любые национальные требования, которые применяются к владельцам АСБ в отношении доступа к средствам связи и их использованию, выбора и использования технического оборудования и программного обеспечения, установки оборудования или любых других аспектов функционирования АСБ или продаж, не должны давать преимущества одному владельцу АСБ над другим.

Свободный поток информации АСБ [пункт e)]

В целях соблюдения требований бронирования и связанных с ним требований, предъявляемых пользователями воздушного транспорта, авиаперевозчикам необходима свободная передача соответствующей информации как через национальные границы, так и внутри этих границ. Однако это должно уравновешиваться гарантиями, касающимися конфиденциальности личных данных, которые предусматриваются в статье 11.

Процессы межправительственных консультаций [пункт f)]

Цель данного положения состоит в обеспечении использования в максимально возможной степени государством, соблюдающим положения Кодекса, международно принятых средств разрешения конфликтных ситуаций на основе межправительственных консультаций для урегулирования любых споров, касающихся использования АСБ, с участием другого государства, соблюдающего положения Кодекса, вместо разрешения частным лицам или предъявления к ним требований (авиаперевозчикам, владельцам АСБ) предпринимать односторонние действия. Государство, следующее положениям Кодекса, может также пожелать воспользоваться такими консультациями при урегулировании споров с участием государств, не соблюдающих положения Кодекса.

Действия, противоречащие положениям Кодекса [пункт g)]

В данном пункте определены два случая, при которых допускается, чтобы государство, соблюдающее положения настоящего Кодекса, разрешало авиаперевозчикам и/или владельцам АСБ, осуществляющим свою деятельность под его юрисдикцией, или требовало от них предпринимать действия, противоречащие его положениям.

Первый случай связан с рассмотрением вопроса об отсутствии взаимности в использовании АСБ в государстве, которое не соблюдает положения Кодекса. Это является необходимым, поскольку авиаперевозчики государств, которые не следуют положениям Кодекса, могут воспользоваться некоторыми положениями Кодекса,

такими, как гарантирующими участие в АСБ (пункт а) статьи 5), положениями об основном отображении информации, касающейся перевозчиков-абонентов (пункты b)–h) статьи 7), или положениями, касающимися информации, получаемой с использованием АСБ (пункты j) и k) статьи 5). Если такие преимущества не будут обеспечиваться в государстве, которое не следует положениям Кодекса (например, если владелец АСБ в этом государстве откажет в участии в своей АСБ перевозчику государства, следующего положениям Кодекса), то государства, которые следуют положениям Кодекса, должны быть вправе отказать в предоставлении таких преимуществ. Отсутствие взаимности также может возникнуть, когда развивающееся государство прибегает к исключению, предусмотренному статьей 12 с).

Второй случай связан с тем, когда межправительственные консультации с другим государством, соблюдающим положения Кодекса (как предусмотрено пунктом f) данной статьи), или с государством, не соблюдающим положения Кодекса, не приводят к разрешению связанных с использованием АСБ конфликтов.

В обеих ситуациях авиаперевозчики и/или владельцы АСБ должны иметь возможность и обязаны предпринимать надлежащие действия, которые соответствовали бы конкретным сложившимся обстоятельствам. Кроме того, разрешая или требуя от авиаперевозчиков и/или владельцев системы предпринимать действия, противоречащие положениям настоящего Кодекса, государства должны, безусловно, учитывать как возможное влияние этого на качество информации, предоставляемой пользователям воздушного транспорта, так и любые возможные последствия для других заинтересованных сторон и, в частности, для тех, кто соблюдает положения настоящего Кодекса.

Статья 5. Обязательства владельцев АСБ в отношении авиаперевозчиков

Участие, открытое для всех перевозчиков [пункт а)]

Основной принцип, лежащий в основе данного пункта, заключается в том, что авиаперевозчик должен иметь возможность участвовать в любой АСБ, и, следовательно, владелец АСБ не может отказать ему в таком участии. Отдельное положение (пункт а) статьи 8) обеспечивает предоставление владельцами АСБ информации авиаперевозчикам, которая поможет им принять решение о том, желают или не желают они участвовать в принадлежащей ему АСБ.

Однако поскольку владельцам АСБ необходимо возместить значительные расходы, связанные с созданием и эксплуатацией АСБ, авиаперевозчикам гарантируется участие только в том случае, если они готовы оплатить требуемую сумму сборов и согласиться со стандартными условиями владельца АСБ.

Выполнение данного пункта может заставить некоторых владельцев системы увеличить мощность своих АСБ в целях удовлетворения просьб авиаперевозчиков об участии. В случае, если такое увеличение мощности АСБ вызывает проблемы, вопрос подлежит передаче на рассмотрение соответствующих регламентирующих полномочных органов.

Исключительное использование АСБ [пункт b)]

Целью данного пункта является обеспечение положения, при котором свобода участия авиаперевозчика в любой АСБ не ограничивалась бы владельцем системы, требующим участия исключительно в принадлежащей ему АСБ или обеспечения определенной части деятельности данного перевозчика, например бронирования или продажи. Цель данного пункта не состоит в том, чтобы воспрепятствовать авиаперевозчикам, владеющим АСБ, вступать в соглашения между собой относительно их участия в данной АСБ.

Побочные условия [пункт с)]

Цель данного пункта состоит в том, чтобы свобода участия авиаперевозчика в АСБ не ограничивалась условиями, выдвигаемыми владельцем АСБ в отношении такого участия, которые не связаны непосредственно и логически с процессом распределения авиатранспортных услуг авиаперевозчика через АСБ, таких, как необходимая покупка или продажа любых других видов товаров или услуг, обязательное участие в совместном использовании кодов, совместных перевозках или программах часто летающих пассажиров. Данный пункт не препятствует (или не предназначен препятствовать) владельцу включать другие положения общего характера, которые обычно входят в коммерческие контракты, например положения об оплате.

Отсутствие дискриминации перевозчиков-абонентов [пункт d)]

Данный пункт обязывает владельца АСБ предоставлять услуги всем перевозчикам, которые решили участвовать в его АСБ, недискриминационным образом и, в частности, в отношении предлагаемых им улучшений в форме как новых видов услуг, так и улучшенных прежних. Термин "своевременный" означает, что любое улучшение предлагается всем авиаперевозчикам-абонентам примерно в одно и то же время. В данном требовании признается, что могут быть технические ограничения, препятствующие совершению этих действий (в отношении, например, ситуации, когда авиакомпания могут не иметь возможности использования новой программы или функции одновременно, или могут иметь различные возможности для обработки данных). Требование о недискриминации также означает, что перевозчику, являющемуся частичным владельцем системы, не предоставляется какой-либо преференциальный режим при предоставлении обслуживания с использованием АСБ.

Сборы [пункт e)]

В данном пункте устанавливаются три критерия для любых сборов, взимаемых владельцем АСБ с авиаперевозчиков-абонентов. Во-первых, сборы не должны быть дискриминационными. Этот общий принцип должен применяться ко всем аспектам сборов владельцев систем, но не означает, что сборы не могут варьироваться для различных уровней обслуживания или видов функциональной деятельности (конкретное требование к недискриминации за различные уровни обслуживания содержится в подпункте iii).

Во-вторых, сборы должны иметь такую структуру, чтобы обеспечить возможность участия в АСБ всем желающим перевозчикам на таком уровне и в такой мере, которые соответствуют их потребностям. Сборы за различные уровни участия или конкретное улучшение услуг могут варьироваться и соответственно будут варьироваться расходы перевозчиков-абонентов в зависимости от их уровня участия. Однако структура сборов, основанная на первоначальном платеже и сборах, связанных с уровнем деятельности (например, сбор за бронирование или сделку), может воспрепятствовать участию мелких перевозчиков, если размер первоначального платежа слишком велик. Термин "мелкий" не определен намеренно, поскольку его значение может меняться в зависимости от рынков. Основная цель данного положения состоит в предоставлении справедливого режима мелким перевозчикам, нежели в оказании им содействия в получении преимуществ или в поощрении перекрестных субсидий различных категорий перевозчиков-абонентов.

Третий критерий предоставляет государствам принцип, связанный с определением обоснованности как в отношении структуры, так и уровня сборов, взимаемых владельцами с авиаперевозчиков, ввиду широко распространенной обеспокоенности в отношении расходов, связанных с участием в АСБ авиаперевозчиков. Взаимосвязь сборов с расходами обеспечивает некоторую степень защиты авиаперевозчикам развивающихся стран, которые особенно обеспокоены возможностью того, что их авиаперевозчики будут устранены от участия крупными компаниями – владельцами АСБ, взимающими высокие сборы. Государства должны определить, как наилучшим образом претворить в жизнь данные критерии в зависимости от условий конкуренции, аналитической возможности и с учетом их конкретных обстоятельств.

Информация о счетах к оплате [пункт f)]

Данный пункт предназначен для обеспечения того, что авиаперевозчикам предоставляется возможность проверять точность своих счетов к оплате в отношении услуг АСБ. Требование по предоставлению данной информации владельцами систем в электронной форме позволяет авиаперевозчикам, которые хотят этого, использовать программы ЭВМ для автоматизированного ревизования и анализа своих счетов. Информация на счетах должна содержать (но не обязательно ограничиваться) вид бронирования с помощью АСБ, уровень функциональности, фамилии пассажиров, количество пассажиров, страну, кодовый индекс агентства IATA/ARC (по возможности), код города, пару городов или сегмент, дату бронирования (дату сделки), дату полета, номер рейса, состояние бронирования, класс услуг, адрес регистрации PNR и указатель бронирования/отмены. Расширение возможности авиаперевозчиков быстро проверять источник отдельных видов бронирования, в отношении которых авиаперевозчику выставлен счет, поможет установить те виды бронирования, с которыми авиаперевозчик может не пожелать согласиться, например, двойное бронирование.

Расторжение контракта [пункт g)]

Некоторые государства считают, что положения о расторжении с учетом периода времени могут вызвать некоторые отрицательные аспекты, связанные с контрактами чрезмерной продолжительности. Например, подпунктом i) учитывается то, что кодексы ЕС и ЕКГА об АСБ предусматривают заключение контрактов, позволяющих авиаперевозчику аннулировать контракт в любое время спустя один год с подачей уведомления за шесть месяцев. Альтернативным образом для учета разнообразия практики прекращения контрактов в других юрисдикциях подпункт ii) оставляет подробности необходимого уведомления на усмотрение национального законодательства.

Ввод в систему информации, касающейся перевозчиков-абонентов [пункт h)]

Возросшая конкуренция и широкое использование АСБ побудили перевозчиков к более частому, чем в прошлом изменению расписаний рейсов и тарифов либо по их собственной инициативе, либо в ответ на изменения, вводимые другими перевозчиками. Абоненты должны получать информацию о таких изменениях как можно более оперативно, и любые задержки могут иметь существенные коммерческие последствия для заинтересованных перевозчиков. В целях предупреждения возможности сдерживания владельцем АСБ, одновременно являющимся авиаперевозчиком, эффективного соблюдения изменений участвующими перевозчиками, с которыми он может находиться в состоянии конкуренции, данный пункт требует от владельца АСБ вводить информацию, предоставляемую перевозчиками-абонентами на основе последовательного и недискриминационного соблюдения стандартов тщательности, точности и своевременности. Данное положение применяется (с учетом любых ограничений, связанных с определяемым перевозчиком способом ввода информации) в зависимости от того, поступает ли информация непосредственно от перевозчика-абонента или через посредника.

"Недискриминационный" элемент в данном пункте также применяется к любым возможностям ввода специальных данных владельцем АСБ и направлен на то, чтобы обеспечить их предоставление всем участвующим перевозчикам, если они предоставляются хотя бы одному из них.

Манипулирование информацией [пункт i)]

После ввода владельцем АСБ информации, полученной от перевозчиков, у него может возникнуть необходимость в манипулировании этой информацией по техническим причинам (например, изменение ее формата). Цель данного пункта состоит в том, чтобы любое манипулирование этой информацией не вело к намеренному или случайному отображению неточной или дискриминационной информации.

Информация о едином бронировании [пункт j)]

Ввиду того, что некоторые АСБ обрабатывают миллионы операций по продаже с участием многих различных абонентов и перевозчиков-абонентов, они способны обеспечивать доступ к широкому диапазону данных, связанных с продажами, которые могут иметь большое значение для перевозчиков с точки зрения рыночных целей (например, данные о тенденциях бронирования услуг пассажирами или абонентами или данные об объеме перевозок и финансовых результатах деятельности перевозчиков). В целях предупреждения возможности попыток со стороны некоторых авиаперевозчиков извлечь несправедливые коммерческие преимущества с помощью доступа к получаемым с использованием АСБ данным, связанным с продажами, в пунктах j) и k) определяются объемы предоставления таких данных. (Более общее соответствующее обязательство изложено в статье 11 b), предусматривающей конфиденциальность личных данных.) В случаях, когда информация касается непосредственно единого бронирования, пункт j) требует от владельца АСБ предоставлять его на равной основе всем перевозчикам-абонентам, связанным с обслуживанием, охватываемым таким бронированием, и соответствующему абоненту (туристическому агенту, который осуществил бронирование и который, по-видимому, нуждается в доступе к бронированию, например, для внесения изменения или получения билета), но не предоставлять ее никакой третьей стороне без письменного согласия такого перевозчика(ов) и пользователей воздушного транспорта.

На практике для большинства государств данное положение трудно контролировать. Хотя некоторые государства полагаются на превентивные меры, требующие изменения конфигурации АСБ, и соответствующую ревизию, другие государства предпочитают рассматривать несоблюдение положения в каждом конкретном случае. Там, где государства полагают, что существует проблема, может быть использован ревизор для решения сомнений в отношении соблюдения требований об ограничении доступа к бронируемым данным, но чрезмерное использование процедуры ревизии может привести к повышению расходов без получения соответствующих преимуществ.

Сводные данные [пункт k)]

В случаях, когда информация компилируется в сводной или анонимной форме (например, при предоставлении базы данных рынка) данный пункт требует от владельца АСБ воздерживаться при ее предоставлении от дискриминации в отношении перевозчиков-абонентов, то есть, если она предоставляется одному перевозчику, она должна быть предоставлена всем. Требование о том, чтобы такие данные были в сводной или анонимной форме, также признает общее обязательство владельцев АСБ о непредоставлении другим авиаперевозчикам-абонентам информации, которая является конфиденциальной или частной для авиаперевозчика-абонента. Исключение в отношении финансовых данных, относящихся к эксплуатации самой АСБ, учитывает то, что финансовые итоги владельца системы могут рассматриваться авиаперевозчиком (авиаперевозчиками) в качестве собственности, принадлежащей ему.

Статья 6. Обязательства владельцев АСБ в отношении абонентов в связи с коммерческими договоренностями

Основной принцип, лежащий в основе данной статьи, состоит в том, чтобы абонент имел возможность неограниченного доступа к любому желаемому количеству различных АСБ и чтобы владельцу АСБ не разрешалось подрывать рыночные силы, влияющие на выбор абонента или на использование им конкретной АСБ.

Дискриминация в отношении абонентов [пункт а)]

Данный пункт требует, чтобы владелец АСБ не допускал дискриминации в отношении абонентов при их обслуживании с использованием принадлежащей ему АСБ. В этом контексте "обслуживание с использованием АСБ" включает любые усовершенствования, то есть любое улучшенное или дополнительное обслуживание, которое может быть предоставлено.

Исключительность [пункт b)]

Цель данного пункта состоит в том, чтобы предупредить ограничение владельцем АСБ доступа абонентов к другим АСБ. Такие ограничения могут включать предъявление владельцем АСБ требования к абоненту пользоваться исключительно его АСБ или распространяться на определенный объем продаж (например, по крайней мере X бронирований в год) или на определенную долю деятельности по продаже (например, по крайней мере 75 % бронирований). Другим примером может быть случай, когда владелец АСБ настаивает на том, чтобы определенное количество или доля терминалов АСБ, используемых абонентом, была связана с АСБ данного владельца.

Договоренности, связанные с перевозчиками [пункты c), d) и e)]

Эти три пункта схожи в том, что в них ставится целью предупредить попытки со стороны владельца АСБ повлиять на выбор или использование абонентом принадлежащей ему АСБ путем ввода информации, касающейся обозначения авиаперевозчиков, авиатранспортные услуги которых продаются абонентом. В этой связи важно иметь в виду, что многие владельцы АСБ сами являются авиаперевозчиками или связаны с авиаперевозчиками.

Пункт c) стремится не допустить предложение владельцем АСБ более низких цен абонентам за пользование услугами его АСБ, которые дают определенные преимущества некоторым перевозчикам над другими абонентами. Пункт d) имеет цель не допустить положения, при котором владелец АСБ настаивает на использовании абонентом его АСБ при продаже авиатранспортных услуг любому конкретному перевозчику. Пункт e) стремится не допустить создания условий любому перевозчику для достижения специальных коммерческих договоренностей (таких, как высокие комиссионные платежи) с абонентами, которые выберут или будут пользоваться АСБ данного владельца.

Выбор оборудования и программного обеспечения [пункт f)]

Оборудование терминалов служит в качестве связующего звена между абонентом и АСБ. Простейшие терминалы состоят из клавиатуры и экрана, а наиболее сложные базируются на использовании персональных компьютеров, в которые абонент может вводить свои собственные программы.

Была выражена озабоченность в связи со случаями, когда владельцы АСБ настаивали на том, чтобы абоненты пользовались исключительно оборудованием терминалов, которые предоставляет владелец АСБ, давая тем самым владельцу монопольный рынок для распределения предлагаемых ими услуг. В целях решения этой проблемы данный пункт запрещает владельцу АСБ настаивать на том, чтобы абоненты пользовались исключительно принадлежащим ему оборудованием терминалов.

Существует также оборудование связи, которое при наличии соответствующей программы позволяет подключиться к нескольким АСБ, обеспечивая доступ к дополнительной информации и меньшую зависимость абонента от конкретной АСБ. Поэтому данный пункт также запрещает владельцу АСБ препятствовать использованию такого оборудования.

Владелец АСБ сохраняет за собой право требовать, чтобы оборудование и программное обеспечение, используемые абонентом, были технически совместимы с принадлежащей ему АСБ. Однако поскольку "совместимость" может быть истолкована различным образом, государствам может потребоваться создать условия, при которых владельцы АСБ не злоупотребляли бы этим требованием.

Форма контракта [пункт g)]

В целях возмещения существенных затрат, связанных с разработкой и эксплуатацией АСБ, владелец АСБ заинтересован в том, чтобы добиться как можно более продолжительного использования абонентами данной АСБ. В некоторых государствах были случаи, когда владельцы АСБ для достижения этой цели включали якобы неразумные

или несправедливые положения в свои контракты с абонентами. Примеры таких положений включают контракты большой продолжительности, статьи о "продлонгации" в нарушение правил прекращения срока действия контракта (например, таких, как возобновление срока действия контракта при предоставлении дополнительного оборудования или программного обеспечения), и значительные санкции за досрочный разрыв контрактов, включая нереальные положения о погашении нанесенного ущерба.

Хотя проблемы такого рода маловероятны при наличии конкуренции среди владельцев АСБ и в ситуациях, когда абоненты являются владельцами и терминального и связанного с компьютерами оборудования, некоторые регламентирующие органы сочли необходимым ввести конкретные положения для решения этих проблем либо путем установления максимальной продолжительности контракта, либо введения требования о наличии статьи об аннулировании контракта. Конкретные ограничения в первых двух элементах были выбраны с целью включения существующих положений применяемых национальных правил и многосторонних кодексов. Использование слова "контракты" во множественном числе признает тот факт, что владелец системы может иметь несколько контрактов с абонентом. Например, может быть контракт об участии с положением об аннулировании и контракт об использовании оборудования, который не превышает пяти лет. (Более длительный период контракта в отношении оборудования предназначен для использования возможностей по возмещению фактических расходов).

Статья 7. Обязательства владельцев АСБ в отношении отображения информации

Информация, как правило, предоставляется на видеотерминале, причем объем разовой индикации информации ограничивается параметрами дисплея. Когда объем информации, подлежащей представлению, слишком велик, чтобы уместиться на первом экране, как часто бывает с информацией о расписании рейсов, предоставляется одно или несколько дополнительных отображений. "Отображение" информации, как правило, происходит с использованием нескольких индикаций.

Наличие основного отображения [пункт а)]

Данные основного отображения выбирались с целью обеспечения того, что авиаперевозчики имеют равные возможности для реализации на рынке своих услуг, абоненты имеют эффективные и действенные средства для обслуживания своих клиентов, а пользователи воздушного транспорта имеют обширный и беспристрастный выбор авиатранспортных услуг, насколько это возможно. Это всеобъемлющее требование касается включения всей необходимой информации в соответствующее основное отображение (например, расписания рейсов или тарифов); оно не касается степени охвата АСБ в отношении количества авиаперевозчиков, чья информация включена в такое отображение.

Двустороннее требование нейтральности предусматривает два конкретных критерия и одно общее правило. Первый конкретный критерий о том, что отображение не должно подвергаться (прямо или косвенно) влиянию со стороны личности перевозчиков-абонентов, означает, что оно должно удовлетворять всех участвующих перевозчиков на равной и недискриминационной основе. Данное требование в отношении недискриминационного обращения не включает авиаперевозчиков, не являющихся абонентами, поскольку участие в АСБ открыто для всех перевозчиков, и если перевозчик не желает платить необходимый сбор, с тем чтобы стать перевозчиком-абонентом, владелец системы не обязан включать информацию в отношении такого перевозчика в любое нейтральное отображение (или любым нейтральным образом в такое отображение). Тем не менее признается, что некоторые владельцы систем могут включать такую информацию. Наряду с требованием к владельцу системы четко указывать при основном отображении упущение некоторых видов информации о перевозчиках, не являющихся абонентами подпункт ii) пункта g), статьи 7), настоящий Кодекс не включает конкретные положения в отношении отображения информации о перевозчиках, не являющихся абонентами. Например, ничего не говорится о том, должна ли отображаться информация о всех таких перевозчиках, участвующих на рынке, если отображается только информация об одном из них. Однако это не является препятствием для государств, которые хотели бы регулировать данный вопрос в этой области.

Второй конкретный критерий заключается в том, что на отображение не должна влиять личность аэропорта. Это подразумевает исключение дискриминации на основе обслуживаемого аэропорта, когда какой-либо город запрашивается в качестве пункта отправления или назначения. При определении того, какие аэропорты обычно связаны с конкретным городом, может оказаться полезным определение ИАТА в отношении крупных городских районов. Однако возможно использование других определений. Важно то, что какой бы набор аэропортов не был выбран для конкретного города, этот набор используется постоянно при всяком основном отображении. Требование о нейтральности в отношении личности аэропорта может стать исключительно важным по мере роста конкуренции среди аэропортов. Кроме того, если допустить влияние конкретного аэропорта на основное отображение услуг в отношении пары городов, то это может привести к поощрению некоторых участвующих перевозчиков.

Общее правило, предусматривающее постоянное применение упорядочения информации при основном отображении, предназначено для предотвращения, например, использования различных критериев на различных рынках, что может привести к поощрению услуг некоторых авиаперевозчиков по отношению к другим. Это требование о постоянстве применяется в рамках единого основного отображения. Нет необходимости в применении одного и того же недискриминационного критерия к различным основным отображениям, с учетом вариантов предложения со стороны пользователей воздушного транспорта следует ожидать использование различных критериев.

Функциональность основного отображения [пункт b)]

Требование о том, чтобы основные отображения были такими же доступными для использования, как и другие предоставляемые отображения, предназначено для поощрения их использования, особенно в отношении пункта с), приводимого ниже.

Использование основных отображений [пункт с)]

Данный пункт предназначен для обеспечения того, чтобы владельцы систем всегда предоставляли основное отображение, если пользователь воздушного транспорта не запросил специальное отображение, например, отображение о расписании, наличии мест или тарифах конкретного авиаперевозчика. В этом отношении все опущенные отображения должны отвечать критериям основного отображения. Данный пункт следует рассматривать совместно с пунктом а) статьи 10, который предусматривает, что абонент может использовать другое отображение только для удовлетворения необъективного предпочтения, отдаваемого пользователем воздушного транспорта. (например, конкретный авиаперевозчик или авиаперевозчики, или конкретный аэропорт).

Объективные критерии [пункт d)]

В то время как издательства, выпускающие расписания рейсов в печатном виде, обычно отображают различные варианты обслуживания между двумя пунктами на одной странице, используемые в настоящее время терминалы АСБ обеспечивают отображение на одном экране лишь ограниченного количества вариантов обслуживания. При ограниченности времени и ресурсов абоненты имеют склонность бронировать отображаемый первым вариант обслуживания, который отвечает известным требованиям пассажиров. В результате очередность перечисления вариантов обслуживания владельцев АСБ может повлиять на вероятность бронирования по каждому из них со значительными коммерческими последствиями для заинтересованных перевозчиков.

С учетом этого владельцы АСБ разработали различные методы (иногда именуемые "алгоритмами"), с помощью которых делается попытка перечислять варианты обслуживания в том порядке, который, по их мнению, наилучшим образом отражал бы предпочтение пользователей воздушного транспорта. Хотя некоторые из этих методов сравнительно просты, другие отличаются сложностью и учитывают многие различные факторы. Например, некоторые методы основаны на системе, при которой по каждому варианту обслуживания в соответствии с определенными критериями предусмотрены "штрафные очки", и те варианты обслуживания, которые имеют наименьшее количество штрафных очков, помещаются в перечень первыми. В соответствии с такой системой

вариантам обслуживания начисляются штрафные очки в случае, например, если вылет рейса не происходит в запрошенное время, если время полета является чрезмерно продолжительным, если требуется стыковка или остановка на маршруте, или если они связаны со сменой перевозчиков на маршруте.

В целях предупреждения возможности использования владельцем АСБ методологии, которая систематически дает больший или меньший приоритет конкретному перевозчику или группам перевозчиков, данный пункт требует, чтобы упорядочение услуг при основном отображении расписания рейсов основывалось на объективных критериях, и приводятся некоторые примеры таких критериев. Это требование также применяется при выборе и построении всех стыковочных рейсов.

Отображение вариантов рейсов [пункт e)]

На основе опыта и регламентирующих действий на национальном и международном уровне, владельцы АСБ разработали методы упорядочения вариантов путешествий (рейсов или их комбинаций), предназначенных для удовлетворения различных потребностей пользователей воздушного транспорта. Порядок расположения, приводимый в подпункте i), соответствует порядку, установленному Кодексами ЕКГА и ЕС об АСБ, и основан на предположении, что пользователи воздушного транспорта обычно предпочитают безостановочный рейс по сравнению с прямым рейсом, и оба эти варианта по отношению к стыковочному рейсу, который предусматривает смену воздушного судна, и что система обслуживания авиаперевозчиков обычно отражает этот вид предпочтения. Отображение ЕС/ЕКГА широко предоставляется с помощью АСБ в большинстве районов мира. Однако у пользователей воздушного транспорта имеются другие предпочтения, и модели обслуживания авиаперевозчиков также широко варьируются. Соответственно, в подпункте ii) признается, что другие виды ранжирования вариантов рейсов, которые также удовлетворяют критериям настоящей статьи, могут отвечать таким видам предпочтения или рынкам с различными характеристиками, и поэтому они допускаются. Однако следует проявлять исключительную осторожность с тем, чтобы отображение рейсов на основании статьи 7 e) ii) было справедливым и недискриминационным. Наконец, в подпункте iii) владельцам систем разрешается (но не требуется) предоставлять как основное отображение, основанное на критериях ЕС/ЕКГА, так и другое основное отображение, отвечающее критериям статьи 7.

Отображение вариантов рейсов, описанных в данном пункте, ограничено сферой действия абонентов ввиду того, что с учетом их объемности и сложности нет возможности предоставлять их непосредственно пользователям воздушного транспорта. Однако другие положения настоящей статьи в отношении отображения информации применяются к отображениям, предоставляемым пользователям воздушного транспорта и третьим сторонам, не являющимся абонентами. В этом отношении, например, уместен подпункт c) статьи 7, когда речь идет о том, когда должны предоставляться общие отображения и другие отображения как пользователям воздушного транспорта, так и третьим сторонам.

Несправедливое преимущество [пункт f)]

В данном пункте говорится, что владелец АСБ обеспечивает, чтобы при упорядочении услуг с помощью основного отображения ни один из перевозчиков не получал несправедливого преимущества. В этом отношении владельцам систем необходимо учитывать два момента. Во-первых, там, где все единые рейсы воздушных судов (иногда называемые прямыми рейсами), которые не требуют от пассажира смены одного воздушного судна на другое, отображаются перед стыковочными рейсами, которые предусматривают такую смену, некоторые авиаперевозчики могут стремиться заполнить наилучшие возможные отображения на экране для своих услуг путем использования единого номера рейса для двух отдельных рейсов, в которых предусматривается смена воздушного судна на маршруте (иногда называемые "фиктивными" рейсами). Такие рейсы должны рассматриваться как стыковочные рейсы и отображаться в качестве таковых не только с целью устранения любого несправедливого преимущества по отношению к заинтересованному авиаперевозчику, но также с целью устранения любого манипулирования пользователями воздушного транспорта.

Во-вторых, там, где владельцы систем используют методологии, отличные от стыковочных рейсов, выполняемых одним перевозчиком, и стыковочных рейсов, выполняемых различными перевозчиками, либо путем отображения стыковочных рейсов, выполняемых одним перевозчиком перед стыковочными рейсами, выполняемыми несколькими перевозчиками, либо путем ранжирования вариантов услуг на основе формулы, отдающей предпочтение стыковочным рейсам, выполняемым одним перевозчиком, по отношению к стыковочным рейсам, выполняемым несколькими перевозчиками, любое предпочтение в отношении одного перевозчика должно основываться на объективных факторах (например, общее время полета) и постоянно применяться.

Содержание основных отображений [пункт г)]

Любое основное отображение информации о расписаниях рейсов, должно содержать элементы, перечисленные в приводимых двух подпунктах. Подпункт i) предназначен для предоставления пользователю воздушного транспорта непосредственно или через абонента информации, которая, по всей вероятности, вызывает всеобщую озабоченность или интерес, например, когда требуется смена воздушного судна или такой авиаперевозчик является эксплуатантом при осуществлении рейса с совместным использованием кода. (Рейсом с совместным использованием кода является рейс, в котором "совместно используются" кодовое обозначение двух или нескольких авиаперевозчиков путем указания одного и того же рейса или комбинации рейсов отдельно под кодом каждого перевозчика. Например, если авиаперевозчик А имеет соглашение с авиаперевозчиком В о совместном использовании кода для рейса из города Х в город Y, то указанный рейс может быть отображен дважды, то есть один раз как А123 между Х и Y и один раз как В456 между Х и Y, хотя осуществляется только один рейс, выполняемый одним из двух указанных перевозчиков. Отображение рейсов с совместным использованием кода рассматривается в статье 7 к.)

Для того чтобы пользователь воздушного транспорта мог знать об отсутствии всеобъемлющей информации, подпункт ii) требует, чтобы в случае опущения при основном отображении информации о некоторых прямых рейсах, об этом должно быть ясно указано. Это требование не применяется к стыковочным рейсам, поскольку не предполагается, что владельцы АСБ будут включать все возможные комбинации стыковочных рейсов (как поясняется в замечаниях к пункту h) данной статьи). Существует два различных случая, когда подпункт ii) является уместным.

Во-первых, информация о прямых рейсах перевозчиков-абонентов может быть неполной по техническим причинам. До исправления данного положения пользователя воздушного транспорта необходимо предупреждать о том, что отображаемая информация является неполной. Во-вторых, пользователя воздушного транспорта также необходимо предупреждать в тех случаях, когда информация о некоторых или всех прямых рейсах, предлагаемых перевозчиками, о которых известно, но которые не являются абонентами, опущена владельцем АСБ. Выражение "о которых известно" предполагает, что настоящий Кодекс не требует от владельца системы, например, отображать все расписания рейсов авиаперевозчиков, не являющихся абонентами, а также возможность того, что владелец может не знать о существовании таких рейсов.

Требование "четко указывать" в отношении неполноты информации не требует наличия примечания на каждом экране – будет достаточно наличие такого примечания на первом экране.

Пункты стыковки [пункт h)]

В целях предупреждения возможности намеренного выбора или опущения владельцем АСБ пунктов стыковки, которые обслуживаются конкретным перевозчиком, данное положение требует использования как можно большего количества альтернативных одиночных или множественных пунктов стыковки, выбранных на недискриминационной основе, что необходимо для представления широкого диапазона вариантов обслуживания. Значение выражения "что необходимо" было включено потому, что количество требуемых альтернативных пунктов стыковки может колебаться от одного рынка к другому, в зависимости от таких факторов, как расстояние между ними и характеристик сетей маршрутов перевозчиков. Выражение "широкий диапазон вариантов обслуживания" не подразумевает наличие требования о включении нецелесообразных альтернативных маршрутов. Действительно, на некоторых рынках с

преобладанием коротких прямых рейсов может оказаться нецелесообразным, с точки зрения пассажира, выбирать пункты стыковки. Тем не менее, это не должно мешать любому регламентирующему органу, если он того пожелает, определять конкретное минимальное количество альтернативных пунктов стыковки, которые должны быть использованы во всех случаях. Такой подход избран в Канаде, Соединенных Штатах Америки и в кодексах ЕС и ЕКГА.

Точность отображаемой информации [пункт i)]

Хотя ответственность за точность информации, предоставляемой владельцу АСБ, возлагается на авиаперевозчика (статья 9 а)), владелец системы, как ожидается, должен проявлять надлежащее внимание в отношении того, чтобы соответствующая отображаемая информация была точной и не вводила в заблуждение пользователя воздушного транспорта. В этих целях используемые критерии заключаются в том, что владелец АСБ ненамеренно или по небрежности предоставляет неточную или вводящую в заблуждение информацию, например, путем невключения в отображения информации, которую он получил от перевозчиков-абонентов.

Соблюдение положений Кодекса абонентами [пункт j)]

Как уже объяснялось в замечаниях к пункту а) статьи 4, некоторые регламентирующие органы могут обладать ограниченной возможностью по обеспечению соблюдения Кодекса, в особенности в том, что касается абонентов и выполнения обязательств по Кодексу (статья 10). В случаях, когда государство не считает практически возможным непосредственно обеспечить соблюдение статьи 10, данный пункт требует от владельца АСБ включать соответствующие положения, касающиеся выполнения таких обязательств, в контракт, заключаемый с каждым абонентом. Цель заключается в устранении любых видов дискриминации по отношению к абонентам различных юрисдикций путем соблюдения всеми абонентами одних и тех же обязательств независимо от места нахождения абонентов.

Отображение рейсов с совместным использованием кода [пункт k)]

Запрет на отображение одного и того же рейса или комбинации рейсов более трех раз направлен на рейсы с совместным использованием кодов. (Объяснение рейса с совместным использованием кода содержится в замечаниях статьи 7 g) i)). Отображение рейсов с совместным использованием кодов более трех раз может привести к нежелательной практике "заполнения экрана" (когда чрезмерное перечисление одного и того же варианта путешествия передвигает другие варианты путешествия на последующие экраны, что влечет дополнительное время и усилия со стороны абонента или пользователя воздушного транспорта для просмотра вариантов путешествия в отношении конкретной пары городов). Однако ограничение числа отображений одного и того же рейса с совместным использованием кода означает, что в некоторых случаях перевозчик, участвующий в совместном использовании кодов, не будет иметь этот рейс отображенным в АСБ под своим собственным кодовым обозначением, в отличие от других участвующих авиаперевозчиков в совместном использовании кодов, когда этот рейс отображается под их кодовыми обозначениями. Хотя каждому авиаперевозчику, участвующему в соглашении о совместном использовании кодов, разрешается отображать указанный рейс с его собственным кодовым обозначением, что позволяет устранить дискриминационный аспект указанного ограничения, такая ситуация также может вести к поощрению нежелательного уровня "заполнения экрана".

Указанное максимальное количество из трех перевозчиков будет отвечать почти всем соглашениям о совместном использовании кодов. Однако там, где "заполнение экрана" будет представлять собой практическую проблему, может быть применен более меньший предел. В большинстве соглашений о совместном использовании кодов предусматриваются два перевозчика, и кодексы поведения ЕС/ЕКГА ограничивают указанное отображение рейсов с совместным использованием кодов в отношении одного и того же рейса или комбинации рейсов до максимум двух раз. Для удовлетворения данного требования в случаях, когда рейс с совместным использованием кодов осуществляется более чем двумя авиаперевозчиками, может применяться процесс отбора вариантов путешествия, разработанный ИАТА.

Статья 8. Другие обязательства владельцев АСБ

Открытость [пункт а)]

В интересах открытости данное положение требует от владельца АСБ предоставлять некоторую информацию, касающуюся принадлежащей ему АСБ, любой заинтересованной стороне. Хотя это включает и методы, используемые при построении отображения информации, владелец АСБ не обязан предоставлять принадлежащую ему лично такую информацию, как вид используемого программного обеспечения.

Практика, препятствующая или ограничивающая конкуренцию [пункт б)]

Данный пункт требует, чтобы владельцы систем не занимались практикой, ограничивающей конкуренцию между владельцами систем или авиаперевозчиками. Он излагается в общих терминах с учетом того факта, что такая практика подпадает под национальные законы о конкуренции и политику, которые варьируются от государства к государству. Примерами практики, которая может препятствовать или ограничивать конкуренцию, являются (но не ограничены ими) противоречия между владельцами систем в отношении ценообразования, заключения соглашения с другими владельцами систем, любых аспектов обслуживания с помощью АСБ, цели или воздействие которых будут заключаться в разделении рынков на географической или другой основе.

Статья 9. Обязательства авиаперевозчиков

Точность информации, предоставляемой владельцам АСБ [пункт а)]

Данное положение устанавливает ответственность авиаперевозчика за точность предоставляемой им владельцу АСБ информации для ввода в АСБ непосредственно или косвенно (тем самым включая предоставление информации через посредника, осуществляющего сбор и издание информации о расписании рейсов и тарифах перевозчиков, например, другого перевозчика или независимого издательства). Данное положение сформулировано таким образом, что перевозчик не несет ответственности за точность информации о предоставляемых им услугах, которую он не предоставляет владельцу АСБ (как это может иметь место в отношении перевозчиков, не являющихся абонентами).

Содержание информации, предоставляемой владельцам АСБ [пункт б)]

Авиаперевозчики-абоненты представляют значительную часть информации в электронной форме одному или нескольким владельцам АСБ и, являясь составителями этой информации, могут в наилучшей форме обеспечить, чтобы такая информация не вела к искажению услуг.

Что касается искажения услуг, то так называемые "фиктивные" рейсы (описанные в замечаниях к статье 7 f)) должны представляться таким образом, чтобы была отчетливо указана замена воздушного судна.

Для того чтобы владелец АСБ мог выполнить подпункт i) пункта g) статьи 7, а абонент пункты d) и e) статьи 10, второй подпункт ii) данного положения требует от авиаперевозчика четко указывать в информации о своих транспортных услугах определенные пункты, предусматриваемые настоящим Кодексом в отношении информирования пассажиров, например, о том, что рейс является нерегулярным, или например, вызывающие общую озабоченность или интерес у пассажиров, рейсы с совместным использованием кода.

Отказ от участия в отдельных АСБ [пункт с)]

Иногда авиаперевозчики предпочитают не участвовать в отдельных АСБ. В некоторых случаях это имеет место потому, что перевозчик не желает распределять свои услуги через конкретную АСБ по обоснованным коммерческим соображениям (например, в тех случаях, когда расходы представляются слишком высокими). Однако имели место случаи, когда авиаперевозчик, одновременно являющийся владельцем АСБ (или связанный с одной из них), отказывался участвовать в конкурирующей АСБ, с тем чтобы сделать эту АСБ менее привлекательной для абонентов. На рынках, где данный перевозчик играет важнейшую роль, действия такого рода, по всей вероятности, могут отрицательно сказаться на вариантах обслуживания, предоставляемых через АСБ абонентам, и, в конечном счете, на качестве информации, предоставляемой пассажирам.

Поэтому данный пункт имеет целью не допустить отказа перевозчика от участия в любой АСБ, но применяется лишь в государстве, в котором перевозчик занимает доминирующее положение на рынке и в котором он связан в финансовом или ином отношении с другой АСБ например, коммерческий агент. За исключением случаев, когда эта связь или членство является следствием соглашения об участии с владельцем АСБ. В этом контексте участие должно осуществляться в такой же степени и на таком же уровне, как участие доминирующего перевозчика в своей собственной АСБ, включая, например, предоставление информации о расписаниях и бронировании, и осуществление бронирования, выписка билетов и подтверждение на равной и своевременной основе. Данное положение допускает исключение при наличии законных коммерческих или технических соображений, обусловивших отказ от участия в конкретной АСБ. Предполагается, что такие доводы будут приводиться в исключительно редких и изолированных случаях.

Отказ от предоставления информации отдельным АСБ [пункт d)]

Иногда авиаперевозчики предпочитают не предоставлять информацию о своих услугах отдельным АСБ. Например, перевозчик, не являющийся абонентом, может предпочесть не предоставлять вообще никакой информации соответствующей АСБ, поскольку она является конкурентом другой АСБ, с которой данный перевозчик связан в финансовом или другом отношении. Однако, как и в случае отказа от участия в АСБ (см. предыдущее положение), это может иметь отрицательное воздействие на конкуренцию между владельцами АСБ в отношении вариантов обслуживания, предоставляемого через АСБ в распоряжение абонентов, и, в конечном счете, на качество информации, предоставляемой пользователям воздушного транспорта. В отношении перевозчиков-абонентов информация, которая должна предоставляться владельцам АСБ (и соответственно, которая может не предоставляться), обычно будет регулироваться контрактом об участии, заключенном владельцем с авиаперевозчиком.

Поэтому данное положение направлено на недопущение отказа перевозчика от предоставления владельцу АСБ информации о расписании рейсов и тарифах, но применяется лишь в государстве постоянного местопребывания перевозчика и только в том случае, если он уже предоставляет такую информацию другому владельцу, АСБ которого используется абонентами в этом государстве. Такое исключение "кроме случаев, предусмотренных законом" включено с целью учета законодательства, позволяющего делать такой отказ. Некоторые государства могут также пожелать распространить действие данного пункта на информацию о наличии мест, а также о расписаниях и тарифах.

Обязательство, указанное в пункте d), может наложить нежелательное бремя на некоторых перевозчиков, особенно с небольшим объемом перевозок. Однако никакое положение настоящего Кодекса не препятствует перевозчику взимать сборы с владельцев АСБ для возмещения расходов, понесенных им при предоставлении такой информации (которая, однако, не может быть объемной, поскольку данная информация ограничена информацией, уже представленной другим владельцам АСБ). Кроме того, во многих случаях владельцы АСБ могут также получать информацию о расписаниях, например, из общественных источников.

Отношения с абонентами [пункт е)]

Цель этого пункта состоит в обеспечении положения, при котором перевозчики воздерживаются от попыток вмешательства в выбор абонентом или использования им какой-либо АСБ, его цель также заключается в предотвращении описанных двух видов практики ухудшения конкуренции между владельцами систем. Данный пункт непосредственно напоминает о двух видах обязательств владельцев систем перед абонентами (статья 6, пункты d) и e)). Подпункт i) применяется к авиаперевозчикам, которые имеют финансовую заинтересованность или связаны (например, выступая в качестве особого агента) с конкретной АСБ и которые могут предоставлять ей несправедливые конкурентные преимущества по отношению к другим АСБ путем принуждения абонентов к использованию только этой АСБ. Для обеспечения данного требования о недискриминации подпункт ii) применяется к авиаперевозчикам, не имеющим финансовой заинтересованности или какой-либо другой связи с конкретной АСБ, но чьи действия могут несправедливо поощрять использование этой АСБ или других АСБ. Однако подпункт ii) не предназначен помешать авиаперевозчикам требовать использования конкретной АСБ по законным коммерческим причинам. Например, авиаперевозчики, участвующие в одной АСБ, могут требовать или поощрять абонентов использовать эту АСБ и авиаперевозчики могут поощрять использование конкретной АСБ, поскольку она предлагает лучшие цены, обслуживание или функциональное обеспечение без несправедливого поощрения этой АСБ.

Статья 10. Обязательства абонентов*Использование основного отображения информации и манипулирование ею [пункты а) и b)]*

Пункты а) и с) статьи 7 требуют от владельца АСБ предоставлять в распоряжение абонентов основное отображение или отображения информации, которые по мере возможности беспристрастны и нейтральны, и всегда предоставлять только такое отображение, если нет специального запроса о другом типе. Однако этого недостаточно для того, чтобы обеспечить использование перевозчиком-абонентом такого отображения для предоставления информации пользователям воздушного транспорта. Абонент может быть не заинтересован в предоставлении нейтральной информации пользователям воздушного транспорта, в особенности, если отдельные перевозчики предлагают специальные стимулы (такие, как дополнительные комиссионные платежи) для того, чтобы убедить абонентов в необходимости покупки предлагаемых ими услуг. Поэтому пункт а) обязывает абонента использовать или предоставлять основное отображение информации, отвечающее применяемым пунктам статьи 7 в отношении каждой деловой операции, за исключением случаев, когда необходимо использовать другое отображение информации в целях удовлетворения предпочтения, указанного пользователем воздушного транспорта (например, пассажира или лица, действующего от имени пассажира). Однако, поскольку многие абоненты могут посчитать необходимым использовать альтернативные отображения информации для выполнения пожеланий клиентов или своих пожеланий и при том, что существует вероятность значительного ежедневного объема деловых операций, добиться выполнения данного положения будет очень трудно, даже в тех случаях, когда владельцы АСБ включают такое обязательство в свои контракты с абонентами.

С помощью соответствующего программного обеспечения абоненты могут по своему желанию воспользоваться данными, получаемыми от использования АСБ (или нескольких АСБ) и придать им определенную, задуманную ими форму. И хотя это может отвечать интересам пассажиров, то есть обеспечивать отображения информации с учетом их конкретных потребностей, существует также опасность того, что абоненты перестроят структуру данных для достижения своих собственных коммерческих целей. Хотя в пункте b) и признается, что абоненты могут пожелать осуществить манипулирование информацией, предоставляемой с использованием АСБ, в нем ставится цель недопущения этого манипулирования, чтобы это не приводило к неточной или вводящей в заблуждение информации для пользователей воздушного транспорта. На практике также может оказаться весьма трудным обеспечить соблюдение этого положения.

Точность информации [пункт с)]

Данный пункт предусматривает ответственность пользователя за точность любой информации, вводимой им в АСБ, такой, как данные, касающиеся пассажира или требований пассажира. Однако, по крайней мере некоторая часть этой информации, вероятно, будет предоставляться абоненту пассажиром, и в этом случае перевозчики-абоненты смогут, как правило, перекладывать на пассажиров ответственность за точность информации.

*Информирование пользователей
воздушного транспорта [пункты d) и e)]*

Если в АСБ включены нерегулярные перевозки, абоненты несут ответственность за информирование пользователей воздушного транспорта о том, является ли рейс нерегулярным, и о любых особых требованиях в отношении нерегулярных рейсов, таких, как покупка других видов обслуживания, или о вопросах в отношении договоренностей в области воздушного транспорта, которые должны быть направлены соответствующему организатору тура, например, а не авиаперевозчику, осуществляющему этот рейс (пункт d)). Ответственность абонента об информировании пассажиров и перспективных пассажиров о содержании пункта e) находит отражение в ответственности авиаперевозчиков и владельцев АСБ в отношении четкого определения в ней соответственно информации, которая предоставляется и отображается. Эта ответственность особенно важна в отношении рейсов с совместным использованием кода; абоненты должны информировать пользователей воздушного транспорта как о включении в предполагаемый маршрут рейса с совместным использованием кода, так и о названии эксплуатанта, осуществляющего рейс с совместным использованием кода.

Запрещенные виды бронирования [пункт f)]

Для целей настоящего Кодекса фиктивным бронированием является бронирование, осуществляемое не по просьбе пользователя, например, бронирование в целях обучения с использованием случайно выбранных фамилий. Хотя фиктивное бронирование может осуществляться через различные каналы (непосредственно через авиаперевозчика, третьими сторонами и т. д.), данный пункт запрещает такое бронирование, осуществляемое через АСБ, поскольку могут возникнуть две проблемы. Во-первых, такое бронирование может дать ложное представление о фактическом спросе на обслуживание, тем самым усложняя предоставление емкости в соответствии со спросом на конкретные рейсы. Во-вторых, поскольку владельцы взимают сборы с авиаперевозчиков за бронирование, такое бронирование может привести к дополнительным расходам со стороны соответствующего авиаперевозчика. Настоящий Кодекс не устанавливает равенства между фиктивным и двойным бронированием (хотя последнее может создавать аналогичные проблемы) ввиду отсутствия единого мнения со стороны отрасли и законодательных органов в отношении допустимости двойного резервирования. Однако как фиктивное, так и двойное бронирование, которые авиаперевозчики не хотели бы осуществлять, могут быть устранены путем: ревизии со стороны авиаперевозчика счетов к оплате за бронирование; разработки автоматизированной программы, препятствующей осуществлению некоторых видов двойного бронирования через одну и ту же АСБ; использования программ, а не фактических АСБ для обучения абонентов; и осуществления более строгого контроля в отношении поощрительных программ, требующих от абонентов удовлетворения целей бронирования (сомнительная причина для некоторых видов фиктивного бронирования).

Статья 11. Обеспечение конфиденциальности личных данных

Конфиденциальность личных данных рассматривается в отдельной статье настоящего Кодекса ввиду ее важности, поскольку все участвующие стороны – государства, авиаперевозчики, владельцы АСБ, абоненты и другие стороны, участвующие в международных воздушных перевозках, несут ответственность за обеспечение конфиденциальности таких данных, находящихся в их распоряжении.

Надлежащие меры [пункт а)]

Имеются разнообразные юридические меры и меры регулирования (как национальные, так и международные) в отношении конфиденциальности личных данных. Государства используют эти источники при определении того, что может быть применено к эксплуатации АСБ на их соответствующих территориях. Эти меры могут включать (при наличии правомерности) применение санкций в тех случаях, когда не обеспечивается конфиденциальность личных данных.

Критерием того, что составляет "личные данные", является вопрос о том, могут ли они быть связаны с опознаваемой личностью. Однако здесь не дается точного определения того, что является "личными данными", поскольку такое определение также может варьироваться в государствах в зависимости от национальных и международных законов и практики.

Что касается практики в авиатранспортной области, то государства могут пожелать принять во внимание Рекомендуемую практику ИАТА 1774 ("Защита конфиденциальности личных данных в трансграничных потоках данных, используемых при международных воздушных перевозках пассажиров и груза").

Участвующие стороны и согласие пассажиров [пункт b)]

Для осуществления бронирования через АСБ абоненту необходимо ввести в АСБ некоторые личные данные, касающиеся пассажира. Они могут включать возраст, национальность, требования в отношении соблюдения религиозной диеты и другую информацию, необходимую заинтересованному перевозчику, которая, в случае использования ее не по назначению, может поставить под угрозу здоровье или собственность пассажира. Поэтому все участвующие стороны должны гарантировать конфиденциальность таких личных данных. В этом контексте "все участвующие стороны" означают главным образом владельцев АСБ (которые несут особую ответственность в отношении информации о едином бронировании согласно пункту j) статьи 5), авиаперевозчиков и абонентов, и, кроме того, относятся к другим сторонам, которые могут иметь доступ к личным данным, таким, как компании, которые подготавливают данные для ввода в АСБ или обрабатывают информацию, связанную с выставлением счетов.

Требование о том, чтобы личные данные не представлялись без согласия заинтересованного пассажира, является общим принципом, который должен применяться разумно, а не быть жестким правилом. Например, при предоставлении личных данных абоненту для целей резервирования и оформления билета на воздушную перевозку пассажир как бы безоговорочно утверждает операцию о предоставлении данных другим сторонам, которым они необходимы для завершения этой операции. Таким образом, банки по расчетам не требуют конкретного согласия пассажиров для обработки оплат, которые могут содержать личные данные, чего также не требует компания, занимающаяся обработкой информации по выставлению счетов для отдельного авиаперевозчика. Аналогичным образом стороны, участвующие в воздушной перевозке, будут включать, например, полномочные органы аэропортов, от которых будет требоваться предоставление инвалидных колясок для пассажиров.

Государства, взявшие на себя обязательство по соблюдению указанного Кодекса, уведомляют об этом ИКАО. Это одностороннее объявление о намерении, переданное ИКАО и распространенное ею (в соответствии с пунктом е)), предназначено для информирования других государств и всех заинтересованных сторон о таком решении. Однако любое государство, которое уведомило ИКАО о соблюдении им указанного Кодекса, может прервать такое обязательство, информируя об этом ИКАО, и данное решение будет распространено ИКАО. Государства, несомненно, могут взять на себя обязательство по соблюдению указанного Кодекса другими способами, например через заключение международных соглашений или договоренностей с другими государствами в двустороннем или многостороннем порядке, или путем постоянного и единообразного применения практики по применению этого Кодекса.

Статья 12. Применение, пересмотр и исключение

Применение, пересмотр [пункт а)]

Учитывая опыт государств по применению Кодекса, принятого Советом 17 декабря 1991 года, его приемлемость большинством государств и потребность государств во времени, необходимом им для рассмотрения пересмотренного Кодекса, прежде чем они уведомят ИКАО о его соблюдении, настоящий пункт предусматривает применение пересмотренного Кодекса с 1 ноября 1996 года.

Как это было отмечено в предисловии, коммерческая продажа авиатранспортных услуг через АСБ быстро меняет облик воздушного транспорта. Поэтому, когда этого требуют обстоятельства, необходимо пересматривать настоящий Кодекс с учетом новых изменений. В целях простоты и с тем, чтобы в любое время применялся только один Кодекс, любой принятый Советом пересмотренный Кодекс полностью заменит предшествующий Кодекс.

Соблюдение Кодекса [(пункт b)]

Термин "соблюдение Кодекса" означает, что государство старается применять общие принципы поведения, заложенные в Кодексе, при своем регулировании АСБ или соблюдает политику, или применяет правила, которые соответствуют указанному Кодексу, в рамках своей территории и в своих отношениях с другими государствами, которые также соблюдают указанный Кодекс. Однако практика государств, соблюдающих Кодекс, будет широко варьироваться. Некоторые могут непосредственно полагаться на указанный Кодекс; другие могут иметь более подробные национальные или региональные правила по АСБ; некоторые могут иметь положения об АСБ в двусторонних или многосторонних соглашениях, которые должны учитываться при применении указанного Кодекса.

Исключения для развивающихся государств [пункт с)]

АСБ первоначально появились в некоторых развитых странах, в частности, в Соединенных Штатах Америки и различных государствах Европы. Хотя их использование в настоящее время охватило весь мир, некоторые развивающиеся страны хотели бы отложить введение АСБ на своих территориях до тех пор, например, пока на их собственных национальных рынках не возникнет надлежащая и соответствующая структура регулирования или система распределения услуг. Поэтому в настоящем Кодексе говорится, что такие государства могут отказаться соблюдать пункт с) статьи 4 до 31 декабря 2000 года при условии выполнения положений, излагаемых ниже. Вполне очевидно, что многие развивающиеся страны не имеют намерения в отношении использования этого исключения; однако нет эффективного способа решения заранее того, какие развивающиеся государства могут пожелать воспользоваться указанным исключением, поэтому предпочтение отдается процедуре, основанной на индивидуальном выборе.

Первое условие (i) заключается в том, что государства, прибегающие к исключению пункта с) статьи 4, уведомляют об этом ИКАО надлежащим образом. Второе условие (ii) требует, чтобы данное исключение АСБ соответствовало любому двустороннему или многостороннему соглашению или договоренности, стороной которого является государство, прибегающее к исключению. Это положение предназначено для обеспечения соответствия между обязательствами государства в соответствии с настоящим Кодексом и любыми другими обязательствами в отношении АСБ, которые оно может иметь, например в отношении двусторонних соглашений о воздушных сообщениях и Генерального соглашения о торговле услугами (ГАТС).

Исключения при отсутствии взаимности или спорном вопросе [пункт d)]

Другое исключение в отношении государства, соблюдающего настоящий Кодекс, может возникнуть в случае отсутствия взаимности в отношении АСБ или неспособности решить межправительственный спорный вопрос в

отношении АСБ, как это предусмотрено в пункте g) статьи 4. Для обеспечения полной прозрачности в отношении применения настоящего Кодекса, государство, которое разрешает или требует предпринятие действия или действий, не соответствующих настоящему Кодексу, должно уведомить ИКАО об указанном действии или действиях и должно представить достаточно полную информацию в отношении соответствующих владельцев систем, авиаперевозчиков и государств для указания степени и характера последствий таких действий.

Транспарентность [пункт e)]

Для обеспечения полной информированности всех государств о тех государствах, которые не соблюдают настоящий Кодекс, полностью или частично, в любой из ситуаций, описанных в пунктах b)–d) настоящей статьи, Совет ИКАО периодически рассылает сообщения в отношении полученных уведомлений. Ожидается, что первое такое сообщение будет сделано непосредственно после вступления в силу настоящего Кодекса, как только государства примут свое первоначальное решение о том, готовы они или не готовы соблюдать Кодекс. Последующие сообщения будут направляться по мере необходимости.

Освобождения [пункт f)]

В соответствии с замечаниями к статье 2 выше АСБ с множественным доступом по своей природе не могут соответствовать некоторым обязательствам владельцев систем, изложенным в настоящем Кодексе, поэтому такие АСБ освобождены от требований статьи 5, касающихся загрузки, манипулирования, предоставления определенной информации и требований в отношении упорядочения и предоставления основных отображений, как это предусмотрено в статье 7. Такие системы подпадают под действие других положений указанного Кодекса, с тем чтобы АСБ, по мере возможности, отвечали одним и тем же обязательствам и требованиям.

По своей природе системы с множественным доступом проявляют дискриминацию в пользу доминирующего перевозчика (перевозчиков) на соответствующем рынке. Однако такая дискриминация может быть устранена двумя способами. Во-первых, путем обслуживания системы с множественным доступом других АСБ, которые обеспечивают объективное отображение на тех же самых рынках. И, во-вторых, путем принятия государствами действий согласно положениям статьи 4 g) с целью противодействия дискриминационным аспектам систем с множественным доступом, когда такие государства устанавливают, что отсутствует принцип взаимности в отношении АСБ.

Е. ТИПОВЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО АВТОМАТИЗИРОВАННЫМ СИСТЕМАМ БРОНИРОВАНИЯ

5.3 Эти альтернативные типовые положения предназначены для использования государствами по их усмотрению в своих двусторонних и многосторонних соглашениях в целях усиления или дополнения Кодекса поведения ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования, а также учета действия национальных и региональных правил по АСБ, которые в некоторых отношениях могут выходить за рамки указанного Кодекса.

В отношении соглашений, в которых ни одна из участвующих сторон не имеет или, как ожидается, не будет иметь национальных или региональных правил по АСБ, используется нижеуказанное типовое положение А; в отношении соглашений, в которых одна или несколько сторон имеют или, как ожидается, будут иметь национальные или региональные правила по АСБ, применяется нижеуказанное типовое положение В. Эти типовые положения включены также в Типовые соглашения о воздушном сообщении (ТСВС) ИКАО (см. добавление 5 к настоящему документу).

Типовое положение по АСБ

Каждая сторона применяет Кодекс поведения ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования в границах своей территории.

Типовое положение В по АСБ

Каждая сторона применяет Кодекс поведения ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования в границах своей территории, не противоречащий другим применяемым правилам и обязательствам в отношении автоматизированных систем бронирования.

Часть 6

ВОПРОСЫ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАКОМПАНИЙ

6.1 Всемирная авиатранспортная конференция 1994 года разработала четыре механизма регулирования коммерческой деятельности авиакомпаний при выполнении международных воздушных перевозок: наземное обслуживание, перевод валют и перечисление выручки, наем на работу иностранного персонала и продажа и маркетинг авиатранспортных услуг. В связи с рекомендацией Конференции о проведении дополнительной работы по преобразованию этих механизмов в более формализованную структуру Группа экспертов по регулированию воздушного транспорта на своем 9-м совещании в феврале 1997 года подготовила рекомендацию ATRP/9-5, содержащую типовые положения по четырем вопросам "деловой практики", а также одно новое положение об оплате местных расходов вместе с пояснительными замечаниями. Эти типовые положения, заменившие механизмы по этим же вопросам, ранее разработанные Конференцией, были утверждены Советом в мае 1997 года и направлены государствам для руководства.

Типовые положения, приводимые в нижеуказанных разделах, могут использоваться в двустороннем или многостороннем соглашении. Замечания к каждому типовому положению являются составной частью этих нормативных механизмов и должны использоваться в целях их обсуждения, толкования и применения. Эти типовые положения включены также в Типовые соглашения о воздушном сообщении (ТСВС) ИКАО (см. добавление 5 к настоящему документу).

Рекомендация ATRP/9-5

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ РЕКОМЕНДУЕТ:

поощрять государства использовать, по мере возможности, в своих двусторонних и многосторонних соглашениях о воздушных сообщениях нижеследующие типовые положения и сопутствующие замечания по коммерческим вопросам, которые предназначены для оказания помощи регламентирующим полномочным органам при устранении ограничений и переходе к более широким конкурентным условиям.

А. НАЗЕМНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Типовое положение

Каждая сторона дает разрешение перевозчику(ам) другой стороны/сторон на его (их) усмотрение:

- a) осуществлять свое собственное наземное обслуживание;
- b) осуществлять обслуживание другого или других авиаперевозчиков;

- c) объединяться с другими перевозчиками для образования организации, предоставляющей обслуживание; и/или
- d) осуществлять выбор среди конкурирующих поставщиков обслуживания.

ЗАМЕЧАНИЯ

- i) Перечисленные выше возможности должны использоваться в соответствии с международными обязательствами, рекомендациями, содержащимися в Приложении 9 "Упрощение формальностей" к Конвенции о международной гражданской авиации, а также в Заявлениях Совета Договаривающихся государствам относительно аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание (Дос 9082), национальными законами и правилами и в консультации с эксплуатантом аэропорта.
- ii) Любому авиаперевозчику должна предоставляться возможность свободного выбора из указанных альтернатив и изменения или объединения своих возможностей, за исключением случаев, когда это практически невозможно, а также когда указанный выбор будет ограничиваться только соответствующими соображениями по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности и (за исключением самообслуживания, предусмотренного в пункте а) выше) масштабами аэропортовой деятельности, которая может быть незначительной для выживания в условиях конкуренции со стороны поставщиков. В некоторых аэропортах количество авиаперевозчиков и ограниченное число физических средств могут не позволить всем авиаперевозчикам осуществлять свое наземное обслуживание в контролируемой зоне; в таких случаях те перевозчики, которым будет разрешено осуществлять такое обслуживание, должны выбираться на основе объективных, транспарентных и недискриминационных процедур и должны предоставляться конкурентоспособные альтернативные поставщики.
- iii) Стороны должны всегда предпринимать необходимые меры по обеспечению разумного, основанного на расходах ценообразования и справедливого и равного обращения с авиаперевозчиком(ами) другой стороны/сторон.
- iv) В зависимости от конкретных условий государствам следует рассмотреть постепенное, поэтапное введение самообслуживания и обслуживания со стороны нескольких поставщиков, основанного, при необходимости, на размерах аэропорта.

В. ПЕРЕВОД ВАЛЮТ И ПЕРЕЧИСЛЕНИЕ ВЫРУЧКИ

Типовое положение

Каждая сторона дает разрешение авиаперевозчику(ам) другой стороны/сторон переводить и перечислять за границу по его усмотрению, при необходимости, все местные доходы, полученные от продажи авиатранспортных услуг и соответствующей деятельности, непосредственно связанной с воздушным транспортом, сумма которых превышает местные расходы, при этом перевод и перечисление разрешается осуществлять незамедлительно, без ограничений, дискриминации или налогообложения и по официальному курсу обмена, который применяется в день поступления просьбы в отношении перевода и перечисления.

ЗАМЕЧАНИЯ

- i) Данный механизм регулирования подчиняется международным соглашениям (например, Соглашению с Международным валютным фондом и Генеральному соглашению о торговле услугами (ГАТС)), которые разрешают осуществлять контроль за переводом валют в определенных ситуациях, связанных с обеспечением защиты платежного баланса государства, а также процедурам, установленным действующими национальными законами и правилами. Государствам следует иметь в виду положение

ГАТС, которое позволяет договаривающейся стороне рассматривать воздушный транспорт в качестве необходимого элемента своей экономической программы или программы развития при осуществлении контроля за переводом валют.

- ii) Термин "соответствующая деятельность, непосредственно связанная с воздушным транспортом" включает виды деятельности, тесно связанные с обеспечением воздушных перевозок, такие, как автобусное обслуживание между аэропортом и гостиницами, и предоставление наземного обслуживания в тех случаях, когда это разрешено, другим авиаперевозчикам. Данный термин не включает такие виды деятельности, как доходы от гостиниц, проката автомашин, капиталовложений в местную недвижимую собственность или облигации и акции, которые, по-видимому, регулируются режимом перевода валют и перечисления выручки.
- iii) Термин "без налогообложения" касается налогообложения на перевод валют и перечисление выручки, а не налога на национальный доход, который наилучшим образом рассматривается на основе соглашения о двойном налогообложении или какого-либо другого соглашения, в котором доход от продажи услуг воздушного транспорта иностранными авиакомпаниями освобождается от налога на национальный доход на взаимной основе. Однако, при отсутствии соглашения о двойном налогообложении или какого-либо другого соглашения, государства могут использовать данное положение для взаимного освобождения авиаперевозчиков от налогов на иностранный доход, но им следует четко заявить о своих намерениях в этом отношении.

С. ОПЛАТА МЕСТНЫХ РАСХОДОВ

Типовое положение

Каждая сторона разрешает авиаперевозчикам другой стороны/сторон производить оплату местных расходов на своей территории, включая покупку топлива, в местной валюте; или, по усмотрению авиаперевозчиков и при наличии разрешения, в любой свободно конвертируемой валюте.

ЗАМЕЧАНИЯ

- i) В соответствии с *Заявлениями Совета Договаривающимся государствам относительно аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*¹ (Doc 9082) данный механизм не препятствует полномочным органам аэропорта, при необходимости, выражать сборы за аэропортовое обслуживание в свободно конвертируемой валюте в целях обеспечения постоянного уровня таких сборов и осуществления оплаты за улучшенное оборудование и обслуживание. Такие сборы не должны быть дискриминационными как по отношению к иностранным перевозчикам, так и к перевозчикам, имеющим национальность государства аэропорта и осуществляющим аналогичные международные перевозки, а также между двумя или несколькими иностранными пользователями.
- ii) В обычных обстоятельствах сборы с пользователей должны выражаться и оплачиваться в местной валюте. Однако при особых обстоятельствах, например когда экономические условия являются нестабильными, когда государство предлагает или разрешает выражать сборы с пользователей в другой, отличной от местной, валюте, авиакомпании могут использовать ту же самую валюту расчета, применяя тот же обменный курс для своей местной продажи билетов.

1. Нынешнее название этого документа – *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"*.

D. ИНОСТРАННЫЙ ПЕРСОНАЛ И ДОСТУП К МЕСТНЫМ ВИДАМ УСЛУГ

Типовое положение

Каждая сторона предоставляет авиаперевозчикам другой стороны/сторон право:

- a) привлекать и содержать на ее территории иностранных служащих, выполняющих управленческие, коммерческие, технические, эксплуатационные и другие функции, которые необходимы для обеспечения авиатранспортных услуг и которые соответствуют законам и правилам принимающего государства в отношении въезда, проживания и найма на работу в стране;
- b) использовать услуги и персонал любой другой организации, компании или авиакомпании, действующей на ее территории и имеющей разрешение на предоставление таких услуг.

ЗАМЕЧАНИЯ

- i) Пункт а) данного механизма регулирования предназначен для упрощения пребывания за границей определенного иностранного персонала авиаперевозчика – персонала, который выполняет управленческие, коммерческие, технические и эксплуатационные функции. Персонал, выполняющий эксплуатационные функции, не включает членов летного экипажа или бортпроводников, чье передвижение предусмотрено Приложением 9 к *Конвенции о международной гражданской авиации*. Данный механизм регулируется международными обязательствами, а также национальными законами принимающей стороны в отношении въезда, проживания и найма на работу, которые в большинстве случаев должны быть гибкими для того, чтобы отвечать обязательствам стороны.
- ii) Данный механизм основан на общем, но, тем не менее, эффективном принципе взаимности в отношении категорий персонала, который авиаперевозчик может привозить в иностранное государство, и он не может интерпретироваться в количественном выражении, т. е. разрешение на пребывание только такого же количества этих категорий персонала, которые национальные перевозчики перевозят в государство иностранного перевозчика.
- iii) Пункт b) предназначен для удовлетворения потребности в более частом использовании авиаперевозчиками персонала из третьих стран в результате возрастающего количества объединений и глобализации коммерческой деятельности авиакомпаний. Соответственно, он будет включать возможность использования персонала и услуг авиакомпании – партнера по объединению или по соглашению о совместном использовании кодов.

E. ПРОДАЖА И МАРКЕТИНГ АВИАТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Типовое положение

Каждая сторона предоставляет авиаперевозчикам другой стороны/сторон право продажи и маркетинга на своей территории международных авиатранспортных услуг и связанных с этим продуктов (напрямую, или через агентов, или через других посредников, в зависимости от выбора самого перевозчика), включая право на создание своих представительств как в пунктах прибытия/вылета, так и в пунктах, в которые полеты не выполняются.

ЗАМЕЧАНИЯ

- i) Данный механизм предусматривает простой, но справедливый стандарт в отношении выдачи разрешения авиаперевозчикам на продажу и маркетинг своих услуг за рубежом, с учетом необходимости обеспечения гибкости и справедливой конкуренции, а также обязательств тех государств, которые взяли

конкретные обязательства в отношении национального режима для этих видов обслуживания в соответствии с Генеральным соглашением о торговле услугами (ГАТС). Данное типовое положение соответствует стандарту ГАТС в отношении национального режима в том, что на практике режим, предоставляемый иностранным авиаперевозчикам, обычно будет таким же благоприятным, как режим, предоставляемый национальным авиаперевозчиком. Однако в некоторых обстоятельствах стандарт о национальном режиме может привести к более ограничительным условиям, как в отношении иностранных, так и национальных авиаперевозчиков, чем условия, предусматриваемые типовым положением, и в этих случаях режим типового положения будет более либеральным.

- ii) Данное положение не применяется к продаже и маркетингу авиатранспортных услуг через автоматизированные системы бронирования (АСБ), в отношении которых государства могут использовать *Кодекс поведения ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования* и при необходимости национальные или региональные правила.
- iii) Термин "представительство в пункте прибытия/ вылета" предусматривает ситуацию, когда представительство находится в городе или стране, обслуживаемых непосредственно данным перевозчиком; "представительство в пункте, в который полеты не выполняются", находится в городе/стране, которые не обслуживаются непосредственно данным авиаперевозчиком.

Ф. АСПЕКТЫ СОВМЕСТНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ КОДОВ, КАСАЮЩИЕСЯ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ

6.2 В 90-е годы совместное использование кодов (практика использования условного обозначения рейса одной авиакомпании на рейсы, выполняемые другой авиакомпанией) стало популярной формой соглашений о сотрудничестве между авиакомпаниями. Всемирная авиатранспортная конференция 1994 года рассмотрела этот вопрос как одну из сфер, влияние которых следует учитывать в будущих механизмах регулирования доступа к рынку. В этой связи Группа экспертов по регулированию воздушного транспорта на основе исследования, проведенного Секретариатом по данному вопросу (опубликовано в виде циркуляра 269-АТ/110), рассмотрела экономические аспекты совместного использования кодов и аспекты, касающиеся потребителей, и на своем 9-м совещании внесла нижеуказанную рекомендацию (АТРР/9-6), касающуюся последних аспектов данного вопроса. Эта рекомендация была утверждена Советом в мае 1997 года и направлена государствам для руководства.

Принимая эту рекомендацию, Группа экспертов согласилась с тем, что предоставляемая потребителям необходимая информация должна включать сведения о рейсах, эксплуатантах, промежуточных остановках и заменах воздушных судов, авиакомпаниях и аэропортах. В этом отношении, помимо самих авиаперевозчиков, участвует несколько элементов международного воздушного транспорта, включая турагентов, автоматизированные системы бронирования, аэропорты и прочие стороны, связанные с упрощением формальностей.

В марте 2003 года Пятая Всемирная авиатранспортная конференция (АТConf/5) также рассмотрела широкий вопрос защиты интересов потребителей в процессе либерализации и сделала несколько выводов, которые приводятся в добавлении 4 к настоящему документу.

Рекомендация АТРР/9-6

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ РЕКОМЕНДУЕТ:

государствам принимать необходимые меры по обеспечению надлежащего информирования и защиты потребителей в отношении рейсов, выполняемых на условиях совместного использования кодов в пункт или из пункта

их пребывания, а также по обеспечению предоставления пассажирам, по крайней мере, необходимой информации следующим образом:

- a) устно и, при возможности, в письменной форме в момент бронирования;
 - b) в письменной форме – на самом билете и/или (если возможно) на прилагаемом к билету документе, в котором содержатся сведения о маршруте, или на любом другом документе, заменяющем билет, например на письменном подтверждении, содержащем информацию о том, к кому следует обратиться в случае возникновения трудностей, и точные сведения о том, какая авиакомпания несет ответственность в случае нанесения ущерба или авиационных происшествий;
 - c) вновь устно – соответствующими сотрудниками авиакомпании, занимающимися наземным обслуживанием в аэропортах, на всех этапах перевозки.
-

Часть 7

РАСШИРЕНИЕ РАМОК РЕГУЛИРОВАНИЯ

А. ТОРГОВЛЯ УСЛУГАМИ

7.1 Вопрос о торговле услугами впервые был поднят в 1985 году на Третьей Авиатранспортной конференции и с тех пор не сходит с повестки дня ИКАО. Организация внимательно следила за развитием данного вопроса, в частности за разработкой Генерального соглашения о торговле услугами (ГАТС) в рамках уругвайского раунда торговых переговоров, начатого в 1986 году, в результате которого, в частности, в январе 1995 года была создана Всемирная торговая организация, а впоследствии был проведен пересмотр Приложения к ГАТС по авиатранспортным услугам. Позиция ИКАО по данному вопросу изложена в резолюции А36-15 Ассамблеи, которая приводится ниже.

А36-15: добавление А, раздел IV. Торговля услугами

Ассамблея,

принимая во внимание, что в связи с вопросом о включении аспектов международного воздушного транспорта в Генеральное соглашение о торговле услугами (ГСТУ) ИКАО активно содействует пониманию всеми заинтересованными сторонами положений *Конвенции о международной гражданской авиации* и особого мандата и роли ИКАО в области международного воздушного транспорта,

1. *подтверждает* необходимость для ИКАО продолжения изучения будущих механизмов регулирования и разработки рекомендаций и предложений по решению проблем, стоящих перед международным воздушным транспортом, и учета при этом внутренних и внешних изменений, влияющих на этот процесс;
2. *признает,* что такие механизмы должны создавать условия, при которых международный воздушный транспорт может развиваться и добиваться дальнейшего роста упорядоченным, эффективным и экономичным образом без ущерба для безопасности полетов и авиационной безопасности, обеспечивая в то же время интересы всех Договаривающихся государств и их эффективное и непрерывное участие в международной системе воздушного транспорта;
3. *подтверждает* ведущую роль ИКАО в разработке руководящих принципов политики в области регулирования международного воздушного транспорта;
4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства, участвующие в торговых переговорах, соглашениях и договоренностях, касающихся международного воздушного транспорта:
 - а) обеспечить координацию внутри своих национальных администраций и, в частности, прямое участие в переговорах авиационных полномочных органов и авиационной отрасли;
 - б) обеспечить, чтобы их представители были полностью осведомлены о положениях *Конвенции о международной гражданской авиации* и характерных особенностях международного воздушного транспорта и его регламентирующих структур, соглашений и механизмов;

- c) принимать во внимание их права и обязательства по отношению к тем Договаривающимся государствам ИКАО, которые не являются членами Всемирной торговой организации;
- d) тщательно изучить последствия любого предлагаемого включения в ГСТУ дополнительных услуг или видов деятельности воздушного транспорта, учитывая, в частности, тесную связь между аспектами экономики, окружающей среды, безопасности полетов и авиационной безопасности международного воздушного транспорта;
- e) способствовать полному пониманию роли и мандата ИКАО в разработке и рассмотреть возможность применения принципиальных установок по экономическому регулированию, в том числе по либерализации международного воздушного транспорта;
- f) регистрировать в ИКАО в соответствии со статьей 83 Конвенции копии любых освобождений и специальных обязательств в отношении международного воздушного транспорта, взятых в рамках ГСТУ;

5. *предлагает* Всемирной торговой организации, ее государствам-членам и наблюдателям учитывать должным образом:

- a) особенности регламентирующих структур и механизмов международного воздушного транспорта и либерализацию, происходящую на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях;
- b) уставную ответственность ИКАО за вопросы международного воздушного транспорта и, в частности, за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности;
- c) существующие политику и инструктивный материал ИКАО в области экономического регулирования международного воздушного транспорта и ее продолжающуюся деятельность в этой области;

6. *предлагает* Совету:

- a) и впредь играть роль мирового лидера в содействии процессу экономической либерализации и его координации, обеспечивая при этом безопасность полетов, авиационную безопасность и охрану окружающей среды в сфере международного воздушного транспорта;
- b) продолжать активно следить за изменениями в области торговли услугами, которые могут противоречить интересам международного воздушного транспорта, и соответствующим образом информировать Договаривающиеся государства;
- c) способствовать обеспечению постоянной и эффективной взаимосвязи, кооперации и координации действий между ИКАО, Всемирной торговой организацией и другими межправительственными и неправительственными организациями, занимающимися вопросами торговли услугами.

В. ЗАКОНЫ О КОНКУРЕНЦИИ

7.2 Данный вопрос был впервые рассмотрен 24-й сессией Ассамблеи, которая приняла резолюцию А24-14 об односторонних мерах, влияющих на международный воздушный транспорт (в настоящее время включена в резолюцию А36-15), и позднее Третьей Авиатранспортной конференцией, которая приняла рекомендацию о выполнении резолюции А24-14. В 1994 году Всемирная авиатранспортная конференция (АТConf/4) также рассмотрела этот вопрос и разработала рекомендуемый механизм регулирования для рассмотрения государствами. Подробный инструктивный материал, касающийся законов о конкуренции, сначала был включен

в циркуляр 215, который теперь приводится в добавлении 2 к настоящему документу. В 2003 году Пятая Всемирная авиатранспортная конференция (ATConf/5) рассмотрела широкий вопрос справедливой конкуренции и гарантий в процессе либерализации. Конференция сделала несколько выводов и согласовала типовое положение о гарантиях против антиконкурентной практики для факультативного использования государствами в их соглашениях о воздушном сообщении (см. добавление 4 к настоящему документу). Типовые положения о гарантиях и законах о конкуренции включены в типовые соглашения о воздушном сообщении (ТСВС) ИКАО (см. добавление 5).

Резолюция Ассамблеи

A36-15: добавление А, раздел II (выдержки)

Ассамблея,

принимая во внимание, что определенные экономические, финансовые и эксплуатационные ограничения, вводимые в одностороннем порядке на национальном уровне, подрывают стабильность международного воздушного транспорта, приводят к возникновению недобросовестной и дискриминационной практики и могут быть несовместимыми с основными принципами Конвенции и упорядоченным и гармоничным развитием международного воздушного транспорта,

...

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам избегать принятия односторонних мер, которые могут отрицательно сказаться на упорядоченном и согласованном развитии международного воздушного транспорта, и обеспечивать, чтобы при применении национальной политики и внутреннего законодательства в отношении международного воздушного транспорта в должной мере учитывались его характерные особенности;

...

Рекомендация 5 AT Conf/3

1. РЕКОМЕНДУЕТ Совету в процессе выполнения резолюции A24-14 Ассамблеи:

- a) разработать в первоочередном порядке соответствующий инструктивный материал в целях предотвращения или разрешения конфликтов между Договаривающимися государствами в отношении применения национальных законов о конкуренции к международному воздушному транспорту, особенно в случаях, когда затрагиваются положения двусторонних соглашений о воздушных сообщениях и когда предполагается их экстратерриториальное применение; и
- b) рассмотреть положение дел в области законодательства о конкуренции и представить об этом доклад 26-й сессии Ассамблеи.

2. РЕКОМЕНДУЕТ Договаривающимся государствам в процессе выполнения резолюции A24-14 Ассамблеи:

- a) сотрудничать друг с другом с тем, чтобы воспрепятствовать применению односторонних мер и обеспечить установление и поддержание сообщений между государствами таким образом, чтобы каждое государство и его авиаперевозчики обладали справедливыми и равными возможностями при распределении благ;

- b) обеспечивать, чтобы их национальные законы о конкуренции не применялись таким образом, чтобы возникал конфликт с их обязательствами по их соглашениям о воздушных сообщениях и/или по Чикагской конвенции, а также таким образом, чтобы они имели экстратерриториальное применение, о котором не было достигнуто договоренности между заинтересованными государствами;
- c) до принятия каких-либо мер, которые могут рассматриваться как предусмотренные резолюцией А24-14 Ассамблеи, проводить консультации с другими Договаривающимися государствами, авиаперевозчики которых могут затрагиваться такими мерами;
- d) прилагать усилия до возникновения каких-либо проблем к достижению двусторонних договоренностей о методах обеспечения согласованных отношений в области воздушного транспорта между Договаривающимися государствами, чья политика в отношении конкуренции характеризуется существенными различиями.

Механизм регулирования, рекомендованный Конференцией АТ Conf/4

Каждая сторона соглашается:

- a) полагаться на действующий эффективный и отвечающий требованиям механизм гарантий, который специально разработан для международного воздушного транспорта в качестве основного средства предотвращения и устранения злоупотреблений конкуренцией; и
- b) в тех случаях, когда такой механизм гарантии не существует или не применяется, использовать разработанные ИКАО основные принципы и/или типовое положение о применении законов о конкуренции (циркуляр 215) в целях урегулирования конфликтов или решения спорных вопросов, которые могут возникнуть в ходе применения таких законов к международному воздушному транспорту.

С. ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

7.3 С годами ИКАО разработала политику и инструктивный материал по решению общих и конкретных вопросов охраны окружающей среды, уделив основное внимание авиационному шуму и эмиссии авиационных двигателей. Некоторые элементы этой политики относятся к экономическим аспектам регулирования международного воздушного транспорта, которые рассматриваются в нескольких нижеуказанных документах:

- резолюция А36-22 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды"* (Дос 9902);
- резолюция Совета о сборах и налогах, связанных с охраной окружающей среды (принятая 9 декабря 1996 года);
- политика в отношении сборов, связанных с авиационным шумом (Дос 9082 *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за авионавигационное обслуживание"*);
- политика в отношении сборов, связанных с эмиссией авиационных двигателей, влияющей на местное качество воздуха в аэропортах и вблизи аэропортов (Дос 9082 и Дос 9884) и инструктивный материал по торговле квотами на эмиссию (Дос 9885);
- механизм регулирования, рекомендованный Конференцией АТ Conf/4.

Соответствующие тексты из вышеупомянутых документов приводятся в последующих разделах.

7.4 На своей 31-й сессии Ассамблея приняла резолюцию А31-11, в которой положения о политике и практике, касающиеся охраны окружающей среды, сведены в одно заявление ИКАО. Затем это сводное заявление было обновлено следующими резолюциями Ассамблеи по данному вопросу; последней из них является резолюция А36-22, текст которой приводится ниже.

**А36-22: Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО
в области охраны окружающей среды**

Ассамблея,

принимая во внимание, что в резолюции А35-5 Ассамблея постановила и впредь принимать на каждой очередной сессии сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды,

принимая во внимание, что резолюция А35-5 состоит из вступительного текста и ряда добавлений, касающихся конкретных, но взаимосвязанных вопросов,

учитывая необходимость отразить события, происшедшие после 35-й сессии Ассамблеи в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей, в том числе новый инструктивный материал ИКАО по рыночным мерам ограничения или сокращения эмиссии, образуемой в результате деятельности авиации,

учитывая необходимость определить конкретные добавления, отражающие политику ИКАО по решению проблемы воздействия авиации на местное качество воздуха (добавление Н) и глобальный климат (добавления I, J, K и L),

1. *постановляет,* что прилагаемые к данной резолюции нижеперечисленные добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды по состоянию на день закрытия 36-й сессии Ассамблеи:

Добавление А. Общие положения.

Добавление В. Разработка стандартов, рекомендуемой практики и правил и (или) инструктивного материала относительно качества окружающей среды.

Добавление С. Политика и программы мероприятий, основанные на "сбалансированном подходе" к управлению авиационным шумом.

Добавление D. Постепенное снятие с эксплуатации дозвуковых реактивных воздушных судов, уровни шума которых превышают требования тома I Приложения 16.

Добавление E. Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом.

Добавление F. Планирование и организация землепользования.

Добавление G. Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара.

Добавление H. Влияние авиации на местное качество воздуха.

Добавление I. Воздействие авиации на глобальный климат: научное осознание проблемы.

Добавление J. Воздействие авиации на глобальный климат: сотрудничество с ООН и другими организациями.

Добавление K. Программа действий ИКАО в области международной авиации и изменения климата.

Добавление L. Рыночные меры, включая торговлю квотами на эмиссию;

2. *предлагает* Совету представлять на каждой очередной сессии Ассамблеи для рассмотрения сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А35-5.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Общие положения

Ассамблея,

принимая во внимание, что преамбула *Конвенции о международной гражданской авиации* гласит, что "будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира...", а статья 44 этой Конвенции гласит, что целью и задачей Организации являются "разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы... удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте",

принимая во внимание, что во многих случаях неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду можно снизить путем применения всеобъемлющих мер, включающих технические усовершенствования, более эффективную организацию воздушного движения и эксплуатационные процедуры, а также путем соответствующего использования механизмов проектирования аэропортов, планирования и организации землепользования и рыночных мер,

принимая во внимание, что все Договаривающиеся государства ИКАО согласились продолжить рассмотрение всех авиационных вопросов, связанных с окружающей средой, и по-прежнему сохранять за собой инициативу в деле определения основных направлений политики по этим вопросам и не передавать эту инициативу другим организациям,

принимая во внимание, что другие международные организации подчеркивают важность политики в области окружающей среды, затрагивающей воздушный транспорт,

принимая во внимание, что устойчивое развитие авиации является важным элементом будущего экономического роста и развития, торговли и коммерции, культурного обмена и взаимопонимания между народами и нациями, что обуславливает необходимость оперативного принятия мер по обеспечению совместимости ее деятельности с качеством окружающей среды и развития по направлениям, позволяющим смягчить любые неблагоприятные последствия,

принимая во внимание, что наличие надежной и наиболее достоверной информации об экологических последствиях деятельности авиации имеет важное значение для разработки политики ИКАО и ее Договаривающихся государств,

принимая во внимание наличие подтвержденной взаимозависимости авиационного шума и эмиссии двигателей в части, касающейся их влияния на окружающую среду, и необходимость ее учета при определении мер по контролю в источнике и основных эксплуатационных приемах смягчения последствий этого воздействия,

принимая во внимание, что организация и планирование воздушного пространства могут играть роль в решении проблемы воздействия авиационной эмиссии парниковых газов на глобальный климат и что государствам индивидуально или совместно на региональной основе необходимо рассматривать соответствующие экономические и организационные аспекты,

принимая во внимание, что сотрудничество с другими международными организациями является важным элементом достижения прогресса в области осознания воздействия авиации на окружающую среду, а также необходимость выработки соответствующей политики, направленной на устранение этих последствий,

признавая важность научных исследований и разработок в области топливной эффективности и альтернативных видов топлива для авиации, результаты которых позволят осуществлять международные воздушные перевозки с меньшими экологическими последствиями,

1. *заявляет*, что ИКАО, являясь ведущим специализированным учреждением Организации Объединенных Наций в вопросах, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, сознает и будет по-прежнему учитывать неблагоприятное воздействие на окружающую среду, которое может быть связано с деятельностью гражданской авиации, а также признает свою ответственность и ответственность ее Договаривающихся государств за достижение максимальной совместимости безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации с качеством окружающей среды. При выполнении своих обязанностей ИКАО будет стремиться к тому, чтобы:

- a) ограничить или сократить количество людей, подвергающихся значительному воздействию авиационного шума;
- b) ограничить или сократить влияние эмиссии авиационных двигателей на местное качество воздуха;
- c) ограничить или сократить влияние выбрасываемых авиацией парниковых газов на глобальный климат;

2. *подчеркивает* важность постоянной демонстрации ИКАО своей ведущей роли в решении всех вопросов международной гражданской авиации, связанных с окружающей средой, и *просит* Совет сохранять инициативу при определении основных направлений политики во всех этих вопросах, которые отражают серьезность стоящих перед отраслью проблем;

3. *просит* Совет регулярно оценивать нынешнее и будущее воздействие авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей и продолжать разработку необходимого для этого инструментария;

4. *просит* Совет накапливать и обновлять информацию о взаимосвязанностях и увязке мер, направленных на смягчение последствий воздействия авиации на окружающую среду с целью оптимизации принятия решений;

5. *просит* Совет определить ряд авиационных экологических показателей, которые государства могли бы использовать для оценки деятельности авиации и эффективности стандартов, политики и мер, направленных на смягчение последствий воздействия авиации на окружающую среду;

6. *просит* Совет надлежащим образом распространять информацию о нынешнем и будущем воздействии авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей, а также о политике и инструктивном материале ИКАО в области охраны окружающей среды, например путем представления периодических докладов и проведения практикумов;

7. *предлагает* государствам продолжать активно поддерживать деятельность ИКАО в области окружающей среды и призывает Договаривающиеся государства поддерживать деятельность, не предусмотренную бюджетом, посредством добровольных взносов в разумном объеме;

8. *предлагает* государствам и международным организациям предоставлять необходимую научную информацию, позволяющую ИКАО обосновывать свою деятельность в этой области;

9. *настоятельно рекомендует* Совету по-прежнему осуществлять тесное сотрудничество с международными организациями и другими органами ООН в деле осознания последствий воздействия авиации на окружающую среду и выработки политики, направленной на устранение этих последствий;

10. *призывает* государства воздерживаться от принятия мер в области окружающей среды, которые негативно скажутся на упорядоченном и устойчивом развитии международной гражданской авиации.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Разработка Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и/или инструктивного материала относительно качества окружающей среды

Ассамблея,

принимая во внимание, что проблема авиационного шума в окрестностях многих аэропортов мира, которая по-прежнему вызывает озабоченность общественности и ограничивает развитие инфраструктуры аэропортов, требует предпринятия соответствующих действий,

принимая во внимание, что Совет принял том I "Авиационный шум" Приложения 16, который включает стандарты сертификации по шуму дозвуковых воздушных судов (за исключением самолетов короткого взлета и посадки/вертикального взлета и посадки (СКВП/СВВП)), и уведомил Договаривающиеся государства об этом решении,

признавая, что сборы, связанные с шумом и местным качеством воздуха, применяются в некоторых аэропортах и что существует инструктивный материал по политике ИКАО в данном вопросе (*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*, Doc 9082),

принимая во внимание, что эмиссия авиационных двигателей оказывает воздействие на окружающую среду на местном и глобальном уровнях, которое при неполном понимании его механизма, вызывает озабоченность,

принимая во внимание, что Совет принял том II "Эмиссия авиационных двигателей" Приложения 16, который включает стандарты сертификации по эмиссии двигателей новых воздушных судов, и уведомил государства об этом решении,

принимая во внимание, что Совет учредил Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) в целях оказания содействия при будущей разработке Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и/или инструктивного материала по авиационному шуму и эмиссии авиационных двигателей,

принимая во внимание резолюцию А35-14 (добавление Q), в которой обращается внимание изготовителей и эксплуатантов воздушных судов на необходимость проектирования воздушных судов будущего поколения с таким расчетом, чтобы обеспечить их эффективную эксплуатацию при минимально возможном воздействии на окружающую среду на тех аэродромах, на которых в настоящее время эксплуатируются реактивные воздушные суда,

1. *приветствует* принятие Советом в июне 2001 года нового более жесткого стандарта по авиационному шуму в главе 4 тома I Приложения 16 и предложение относительно новых более жестких стандартов по эмиссии окислов азота, вводимых с 1 января 2008 года;

2. *просит* Совет при содействии и в сотрудничестве с другими органами Организации и другими международными организациями энергично продолжать работу, связанную с разработкой стандартов, рекомендуемой практики и правил и/или инструктивного материала, касающихся воздействия авиации на окружающую среду;

3. *приветствует* принятие Советом в марте 2007 года среднесрочных и долгосрочных целей в области технологии, касающихся окислов азота (NO_x);

4. *просит* Совет при содействии и в сотрудничестве с другими органами Организации и другими международными организациями определить среднесрочные и долгосрочные технологические и эксплуатационные цели в области шума и сжигания топлива в дополнение к недавно определенным целям в области NO_x;
5. *просит* Совет обеспечить гарантии в том, чтобы его Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) в оперативном порядке продолжил работу по осуществлению программы в области шума и эмиссии, с тем чтобы как можно раньше выработать соответствующие решения и чтобы для этого были выделены необходимые ресурсы;
6. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства из регионов мира, которые в настоящее время недопредставлены в САЕР, принять участие в работе Комитета;
7. *просит* Совет предоставить государствам и международным организациям имеющуюся информацию относительно мер по уменьшению воздействия авиации на окружающую среду, с тем чтобы обеспечить возможность предпринятия действий на основе реализации соответствующих мер;
8. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства следовать по возможности положениям ИКАО, разработанным согласно пункту 2 настоящего добавления;
9. *просит* Совет продолжить деятельность по разработке и использованию сценариев оценки экологического воздействия авиационной эмиссии в будущем и сотрудничать с МГЭИК в этой области.

ДОБАВЛЕНИЕ С

Политика и программы мероприятий, основанные на "сбалансированном подходе" к управлению авиационным шумом

Ассамблея,

принимая во внимание, что цель ИКАО заключается в содействии достижению максимально возможной степени согласованности в сфере гражданской авиации, включая правила, касающиеся охраны окружающей среды,

принимая во внимание, что несогласованная разработка национальных и региональных принципов и программ снижения авиационного шума может препятствовать выполнению роли гражданской авиации в экономическом развитии,

принимая во внимание, что острота проблемы авиационного шума во многих аэропортах явилась причиной принятия мер, ограничивающих полеты воздушных судов, и вызвала сильное противодействие расширению существующих или строительству новых аэропортов,

принимая во внимание, что ИКАО взяла на себя полную ответственность за проведение курса, направленного на обеспечение максимальной совместимости между безопасным, экономически эффективным и упорядоченным развитием гражданской авиации и качеством окружающей среды, и что она активно развивает концепцию "сбалансированного подхода" в целях снижения авиационного шума и разрабатывает рекомендации ИКАО о возможных формах использования такого подхода государствами,

принимая во внимание, что предложенный ИКАО сбалансированный подход к управлению шумом состоит в определении проблемы шума в аэропорту и последующем анализе различных имеющихся мер снижения шума, предусматривающих использование четырех основных элементов, каковыми являются снижение шума в источнике, планирование и организация землепользования, эксплуатационные приемы снижения шума и эксплуатационные ограничения, с целью решения проблемы шума наиболее эффективным с точки зрения затрат способом,

принимая во внимание, что оценка текущего и будущего воздействия авиационного шума является важным средством разработки политики ИКАО и ее Договаривающихся государств,

принимая во внимание, что вопросы внедрения и принятие решений относительно использования элементов сбалансированного подхода входят в компетенцию Договаривающихся государств, ответственность за разработку соответствующих вариантов решения проблем шума в своих аэропортах в конечном итоге несут отдельные государства при надлежащем учете правил и политики ИКАО,

принимая во внимание, что в инструктивные указания ИКАО, разработанные для оказания государствам помощи в реализации сбалансированного подхода (*Инструктивный материал по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом* (Doc 9829)), впоследствии были внесены изменения,

признавая, что проблемы шума должны решаться с учетом конкретных характеристик рассматриваемого аэропорта, что требует применения индивидуального подхода к каждому аэропорту, и что при наличии в аэропортах аналогичных проблем шума могут использоваться аналогичные решения,

признавая, что меры снижения шума могут вызвать значительные расходы у эксплуатантов и прочих заинтересованных сторон, в особенности из развивающихся стран,

признавая, что государства имеют соответствующие юридические обязательства, действующие соглашения, применимые законы и установленную политику, которые могут влиять на осуществление ими "сбалансированного подхода" ИКАО,

признавая, что в ряде государств используется более широкая стратегия управления шумом,

считая, что улучшение шумовой среды, достигнутое во многих аэропортах за счет замены воздушных судов, отвечающих требованиям главы 2 (воздушные суда, соответствующие стандартам сертификации по шуму, предусмотренным в главе 2 тома I Приложения 16, но превышающие уровни шума, предусмотренные в главе 3 тома I Приложения 16), менее шумными воздушными судами, должно сохраняться с учетом устойчивого увеличения объема авиационной деятельности в будущем и не должно сводиться на нет в результате несовместимого расширения городского строительства вокруг аэропортов,

1. *призывает* все Договаривающиеся государства ИКАО и международные организации признать ведущую роль ИКАО в решении проблем авиационного шума;

2. *настоятельно рекомендует* государствам:

- a) применять сбалансированный подход к управлению шумом, полностью учитывая инструктивный материал ИКАО (Doc 9829), соответствующие юридические обязательства, действующие соглашения, применимые законы и установленную политику при решении проблем шума в своих международных аэропортах;
- b) ввести транспарентный процесс или следить за обеспечением его при рассмотрении мер, направленных на уменьшение шума, включая:
 - 1) оценку проблемы шума в конкретном аэропорту на основе объективных, поддающихся измерению критериев и других соответствующих факторов;
 - 2) оценку вероятных затрат и выгод, связанных с применением различных имеющихся мер, и на основе этой оценки выбор таких мер, которые позволяют получить максимальные экологические выгоды наиболее эффективным с точки зрения затрат образом;

- 3) рассылку результатов оценки для проведения консультаций с заинтересованными сторонами и разрешения споров;

3. *призывает* государства:

- a) поощрять и поддерживать проведение исследований, реализацию научно-исследовательских и технических программ, направленных на уменьшение шума в источнике или с помощью других средств;
- b) применять политику планирования и организации землепользования с целью ограничения расширения несовместимого строительства в районах, чувствительных к воздействию шума, а также меры, направленные на снижение остроты проблемы шума в затронутых районах, в соответствии с положениями добавления F к настоящей резолюции;
- c) как можно шире применять эксплуатационные приемы снижения шума без нанесения ущерба безопасности полетов;
- d) не применять эксплуатационные ограничения в качестве первого средства и вводить их лишь после рассмотрения выгод, которые можно получить в результате применения других элементов сбалансированного подхода и в соответствии с положениями добавления E к настоящей резолюции, учитывая при этом возможные последствия таких ограничений для других аэропортов;

4. *просит* государства:

- a) работать в тесном сотрудничестве с целью обеспечения как можно большего согласования программ, планов и политики;
- b) обеспечить, чтобы применение любых мер уменьшения шума осуществлялось в соответствии с принципом недискриминации, изложенным в статье 15 Чикагской конвенции;
- c) учитывать особые экономические условия развивающихся стран;

5. *предлагает* государствам постоянно информировать Совет об их политике и программах мероприятий по снижению остроты проблемы авиационного шума в области международной гражданской авиации;

6. *просит* Совет:

- a) постоянно оценивать эволюцию воздействия авиационного шума;
- b) обеспечивать, чтобы инструктивный материал в документе Doc 9829 по сбалансированному подходу оставался актуальным и отвечал потребностям государств;
- c) пропагандировать использование сбалансированного подхода, например, путем организации практикумов;

7. *призывает* государства оказывать соответствующую поддержку ИКАО в работе над этим инструктивным материалом и любой дополнительной работе над методиками, а также, при необходимости, в оценке влияния или эффективности мер, предусмотренных сбалансированным подходом.

ДОБАВЛЕНИЕ D**Постепенное снятие с эксплуатации дозвуковых реактивных воздушных судов, уровни шума которых превышают требования тома I Приложения 16**

Ассамблея,

принимая во внимание, что стандарты сертификации по шуму для дозвуковых реактивных воздушных судов установлены в томе I Приложения 16,

принимая во внимание, что для цели настоящего добавления постепенное снятие с эксплуатации определяется как прекращение международных полетов воздушными судами какой-либо шумовой категории во всех аэропортах одного или нескольких государств,

принимая во внимание, что согласно выводу Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации общее постепенное снятие с эксплуатации "воздушных судов главы 3" всеми странами, которые ввели практику постепенного снятия с эксплуатации "воздушных судов главы 2", с экономической точки зрения не оправдано,

принимая во внимание, что некоторые государства ввели практику или приступили к практике постепенного снятия с эксплуатации воздушных судов, уровни шума которых превышают нормативы главы 3 тома I Приложения 16, или рассматривают вопрос о введении таких ограничений,

признавая, что стандарты по шуму Приложения 16 не предназначены для введения ограничений на эксплуатацию воздушных судов,

признавая, что введение ограничений на эксплуатацию существующих воздушных судов может увеличить расходы авиакомпаний и создать серьезные экономические трудности, особенно для тех эксплуатантов воздушных судов, которые могут не располагать финансовыми ресурсами для переоснащения своих парков воздушных судов, таких как эксплуатанты из развивающихся государств,

учитывая, что решение связанных с авиационным шумом проблем должно основываться на взаимном признании трудностей, с которыми сталкиваются государства, и сбалансированном учете их различных интересов,

1. *настоятельно рекомендует* государствам не вводить практику постепенного снятия с эксплуатации воздушных судов, уровни шума которых превышают нормативы главы 3 тома I Приложения 16, до рассмотрения:

- a) вопроса о том, не обеспечит ли обычная замена существующих парков таких воздушных судов необходимую защиту шумовой среды вблизи их аэропортов;
- b) вопроса о том, может ли обеспечиваться необходимая защита путем введения регламентирующих положений, препятствующих пополнению эксплуатантами своих парков воздушных судов такими самолетами за счет их приобретения или аренды/фрахтования/обмена, либо, альтернативно, путем стимулирования ускоренной модернизации парка воздушных судов;
- c) вопроса о том, может ли обеспечиваться необходимая защита путем введения ограничений лишь в тех аэропортах и на тех взлетно-посадочных полосах, использование которых, как ими установлено и объявлено, создает проблемы шума, и лишь в такие периоды времени, когда шум создает наибольшие неудобства;
- d) последствий любых ограничений для других заинтересованных государств, проведения консультаций с такими государствами и представления им заблаговременных уведомлений о своих намерениях;

2. *настоятельно рекомендует*, чтобы те государства, которые, несмотря на изложенные выше в пункте 1 постановляющей части соображения, примут решение о постепенном снятии с эксплуатации воздушных судов, уровни шума которых соответствуют нормативам сертификации по шуму главы 2 тома I Приложения 16, но превышают уровни шума главы 3 тома I Приложения 16:

- a) формулировали любые ограничения таким образом, чтобы отвечающие требованиям главы 2 воздушные суда отдельного эксплуатанта, выполняющие в настоящее время полеты на территорию этих государств, могли сниматься с эксплуатации на таких линиях постепенно в течение по крайней мере 7 лет;
- b) не ограничивали до окончания вышеупомянутого периода полеты любых воздушных судов ранее чем через 25 лет после даты выдачи первого индивидуального свидетельства о годности к полетам;
- c) не ограничивали до окончания этого периода полеты любых существующих в настоящее время широкофюзеляжных воздушных судов или любых воздушных судов, оснащенных двигателями со степенью двухконтурности большей, чем 2 : 1;
- d) информировали ИКАО, а также другие заинтересованные государства о всех вводимых ограничениях;

3. *настоятельно призывает* государства продолжить практику двустороннего, регионального и межрегионального сотрудничества в целях:

- a) ослабления воздействия шума в прилегающих к аэропортам жилых районах, не создавая при этом чрезмерных экономических трудностей для эксплуатантов воздушных судов;
- b) учета проблем эксплуатантов из развивающихся стран в отношении "воздушных судов главы 2", включенных в настоящее время в их регистр, в тех случаях, когда их невозможно заменить до окончания периода постепенного снятия с эксплуатации при условии наличия доказательства размещения заказа на закупку или заключения контракта на аренду воздушного судна для замены отвечающего требованиям главы 3 воздушного судна и принятия первой даты его поставки;

4. *настоятельно рекомендует* государствам не принимать меры к постепенному снятию с эксплуатации воздушных судов, соответствие стандартам по шуму глав 3 или 4 тома I Приложения 16 которых подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации;

5. *настоятельно рекомендует* государствам не вводить каких либо ограничений на эксплуатацию воздушных судов, отвечающих требованиям главы 3, кроме как в рамках разработанного ИКАО сбалансированного подхода к управлению шумом и в соответствии с положениями добавлений С и Е к настоящей резолюции;

6. *настоятельно рекомендует* государствам оказывать содействие эксплуатантам в их усилиях по ускорению модернизации парков воздушных судов и тем самым устранять препятствия и обеспечивать всем государствам доступ к аренде или закупке воздушных судов, отвечающих требованиям главы 3, включая, при необходимости, предоставление многосторонней технической помощи.

ДОБАВЛЕНИЕ Е

Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом

Ассамблея,

принимая во внимание, что стандарты сертификации по шуму для дозвуковых реактивных воздушных судов установлены в томе I Приложения 16,

принимая во внимание, что для целей настоящего добавления эксплуатационное ограничение определяется как любое действие, связанное с шумом, которое ограничивает или сокращает доступ воздушного судна в какой либо аэропорт,

принимая во внимание, что в добавлении С к настоящей резолюции содержится призыв к государствам применять сбалансированный подход к управлению шумом при решении проблем шума в своих международных аэропортах,

принимая во внимание, что возможности дальнейшего ограничения шума в источнике лимитированы, поскольку в настоящее время на воздушных судах постепенно реализуются прошлые технические наработки в области уменьшения шума, а каких-либо существенных прорывов в области технологии в обозримом будущем не предвидится,

принимая во внимание, что во многих аэропортах уже используются планирование и организация землепользования и эксплуатационные приемы снижения шума и задействованы другие меры снятия остроты проблемы шума, хотя в некоторых случаях расширение городского строительства вокруг аэропортов продолжается,

принимая во внимание, что снятие с эксплуатации воздушных судов, которые отвечают стандартам сертификации по шуму, установленным в главе 2 тома I Приложения 16, но превышают уровни шума, установленные в главе 3 тома I Приложения 16 (как предусмотрено в добавлении D к настоящей резолюции), уже завершено в ряде государств и что, учитывая постоянное увеличение объема авиационной деятельности, без принятия дальнейших мер количество людей, подвергаемых воздействию авиационного шума в ряде аэропортов этих государств, по всей вероятности, увеличится,

принимая во внимание, что региональные различия настолько существенны, что шум, создаваемый воздушными судами, по-видимому, будет являться проблемой в течение ближайших двух десятилетий, и что в этой связи некоторые государства рассматривают возможность введения эксплуатационных ограничений в отношении некоторых воздушных судов, отвечающих стандартам сертификации по шуму главы 3 тома I Приложения 16,

принимая во внимание, что введение эксплуатационных ограничений в отношении "воздушных судов главы 3" в некоторых аэропортах следует осуществлять на основе сбалансированного подхода и соответствующих рекомендаций ИКАО (Doc 9829) с учетом конкретных потребностей соответствующего аэропорта,

принимая во внимание, что эти ограничения могут оказать существенное экономическое влияние на инвестиции в самолетные парки эксплуатантов воздушных судов из других государств, помимо тех, в которых такие ограничения вводятся,

признавая, что эти ограничения выходят за рамки политики, изложенной в добавлении D к настоящей резолюции, и не согласуются с другими соответствующими руководящими принципами, разработанными ИКАО,

признавая, что ИКАО не возлагает на государства обязанность вводить эксплуатационные ограничения в отношении "воздушных судов главы 3",

признавая, что стандарты Приложения 16 не предназначались для введения ограничений на эксплуатацию воздушных судов и, в частности, что новый стандарт, содержащийся в главе 4 тома I Приложения 16, базируется на понимании того, что он предназначен только для целей сертификации,

признавая, в частности, что государства имеют юридические обязательства, законы, действующие договоренности и установленную политику, которые могут определять решение проблем шума в их аэропортах и влиять на выполнение положений настоящего добавления,

1. *настоятельно призывает* государства по возможности обеспечивать, чтобы любые эксплуатационные ограничения принимались только в случае подтверждения целесообразности таких действий по результатам предварительно проведенной оценки предполагаемых выгод и возможных негативных последствий;
2. *настоятельно призывает* государства не вводить каких-либо эксплуатационных ограничений в любом аэропорту в отношении воздушных судов, отвечающих требованиям главы 3 тома I Приложения 16 до:
 - a) завершения постепенного снятия с эксплуатации в конкретном аэропорту воздушных судов, уровни шума которых превышают пределы, определенные главой 3 тома I Приложения 16;
 - b) полной оценки возможных мер решения проблемы шума в конкретном аэропорту в соответствии со сбалансированным подходом, изложенным в добавлении C;
3. *настоятельно призывает* государства, которые, несмотря на изложенные выше в пункте 2 постановляющей части соображения, разрешат ввести ограничения в каком-либо аэропорту на полеты воздушных судов, соответствие стандартам главы 3 тома I Приложения 16 которых подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации:
 - a) основывать введение таких ограничений на шумовых характеристиках воздушных судов, установленных посредством процедуры сертификации, проведенной в соответствии с томом I Приложения 16;
 - b) соизмерять такие ограничения с проблемой шума в конкретном аэропорту в соответствии со сбалансированным подходом;
 - c) по возможности вводить ограничения частичного характера вместо полного запрета на полеты в аэропортах;
 - d) учитывать возможные последствия для авиаперевозок, в отношении которых отсутствуют приемлемые альтернативы (например, воздушные перевозки большой протяженности);
 - e) учитывать особые условия деятельности эксплуатантов из развивающихся стран во избежание наложения необоснованного бремени на таких эксплуатантов, предоставляя освобождения;
 - f) вводить такие ограничения по возможности постепенно, с учетом экономических последствий для эксплуатантов затрагиваемых воздушных судов;
 - g) предоставлять эксплуатантам приемлемый период заблаговременного уведомления;
 - h) учитывать экономическое и экологическое влияние на гражданскую авиацию;
 - i) информировать ИКАО и другие заинтересованные государства о всех таких введенных ограничениях;
4. *вновь настоятельно призывает* государства не разрешать вводить какие либо эксплуатационные ограничения в целях снятия с эксплуатации воздушных судов, соответствие стандартам по шуму главы 4 тома I Приложения 16 которых подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Планирование и организация землепользования

Ассамблея,

принимая во внимание, что планирование и организация землепользования являются одним из четырех основных элементов сбалансированного подхода к управлению шумом,

принимая во внимание, что количество людей, подвергающихся воздействию авиационного шума, зависит от того, каким образом осуществляются планирование и организация землепользования вокруг аэропорта, и в частности от масштабов регулирования жилищного строительства и другой чувствительной к воздействию шума деятельности,

принимая во внимание, что объем деятельности в большинстве аэропортов может увеличиться и что имеется опасность ограничения такого роста в будущем вследствие ненадлежащего землепользования вблизи аэропортов,

принимая во внимание, что постепенное снятие с эксплуатации дозвуковых реактивных воздушных судов, которые отвечают стандартам сертификации по шуму главы 2 тома I Приложения 16, но уровни шума которых превышают требования главы 3 тома I Приложения 16, позволило обеспечить во многих аэропортах уменьшение размера контуров шума, охватывающих районы, в которых люди подвержены воздействию неприемлемых уровней шума, а также снизить общее количество людей, подвергающихся воздействию шума,

учитывая важность максимально возможного закрепления этих положительных результатов в интересах местного населения,

принимая во внимание, что также ожидается, что новый стандарт, содержащийся в главе 4 тома I Приложения 16, расширит возможности эксплуатантов по замене шумных воздушных судов своих парков менее шумными воздушными судами,

признавая, что организация землепользования включает в себя деятельность по планированию, которая может входить главным образом в компетенцию местных полномочных органов, но тем не менее сказывается на пропускной способности аэропортов, что, в свою очередь, затрагивает интересы гражданской авиации,

принимая во внимание, что инструктивный материал по соответствующему планированию землепользования и мерам по снятию остроты проблемы шума включен в часть 2 (*Использование земельных участков и охрана окружающей среды*) *Руководства по проектированию аэропортов* (Doc 9184), которое недавно было обновлено,

1. *настоятельно призывает* государства, которые ввели практику постепенного прекращения полетов "воздушных судов главы 2" в своих аэропортах, как предусмотрено в добавлении D к настоящей резолюции, сохраняя в максимально возможной степени выгоды для местного населения, избегать по возможности ненадлежащего землепользования или строительства в районах, где достигнуто снижение уровней шума;

2. *настоятельно призывает* государства обеспечивать, чтобы потенциальное снижение уровней шума, достигаемое за счет введения в эксплуатацию менее шумных воздушных судов, в частности соответствующих новому стандарту главы 4, также не сводилось на нет в результате ненадлежащего землепользования или строительства, которого можно было избежать;

3. *настоятельно призывает* государства не допускать обострения проблем авиационного шума там, где это еще возможно, путем принятия превентивных мер в целях:

- a) размещения новых аэропортов в соответствующих местах на удалении от районов, чувствительных к шуму;

- b) принятия соответствующих мер для полного учета принципов планирования землепользования на начальном этапе строительства любого нового или расширения существующего аэропорта;
 - c) определения зон вокруг аэропортов, связанных с различными уровнями шума, принимая во внимание численность населения и его рост, а также прогнозы роста перевозок, и критериев надлежащего использования таких земельных участков с учетом рекомендаций ИКАО;
 - d) введения законодательства, подготовки рекомендаций или определения других приемлемых средств обеспечения соответствия этим критериям землепользования;
 - e) обеспечения предоставления населению вокруг аэропортов ориентированной на читателя информации, касающейся производства полетов воздушных судов и их экологических последствий;
4. *порукает* Совету:
- a) обеспечить, чтобы инструктивный материал по землепользованию, содержащийся в Дос 9184, постоянно обновлялся и учитывал потребности государств;
 - b) рассмотреть вопрос о возможных мерах по стимулированию организации землепользования, в частности в тех частях мира, где не исключена перспектива избежать проблем авиационного шума в будущем.

ДОБАВЛЕНИЕ G

Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара

Ассамблея,

принимая во внимание, что после введения в эксплуатацию сверхзвуковых воздушных судов для выполнения коммерческих перевозок были предприняты действия с целью избежать создания неприемлемых для населения ситуаций вследствие звукового удара, таких как вызываемые усилением звукового удара помехи сну и вредные последствия для лиц и собственности на суше и на море,

принимая во внимание, что государства, являющиеся изготовителями таких сверхзвуковых самолетов, так же как и другие государства, продолжают проводить исследования физических, физиологических и социологических последствий звукового удара,

1. *подтверждает* важность, которую она придает обеспечению того, чтобы для населения звуковым ударом не создавалась неприемлемой ситуации в связи с коммерческой эксплуатацией сверхзвуковых воздушных судов;
2. *порукает* Совету пересмотреть, опираясь на уже имеющуюся информацию и используя соответствующие механизмы, Приложения и другие относящиеся к этому документы для обеспечения того, чтобы они соответствующим образом учитывали проблемы, которые могут возникнуть для общественности в результате полетов сверхзвуковых самолетов, и, в частности, применительно к звуковому удару, предпринять действия для достижения международного соглашения об измерении звукового удара, количественном и качественном определении выражения "неприемлемые ситуации для населения" и установлении соответствующих пределов;
3. *предлагает* государствам, являющимся изготовителями сверхзвуковых самолетов, представить ИКАО в соответствующее время предложения о том, как можно выполнить любые технические требования, определенные ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ Н

Влияние авиации на местное качество воздуха

Ассамблея,

принимая во внимание возрастающую обеспокоенность относительно влияния авиации на атмосферу в части, касающейся местного качества воздуха и соответствующих последствий для здоровья и благосостояния людей,

принимая во внимание, что на протяжении последних нескольких десятилетий количество многих выбрасываемых авиационными двигателями загрязняющих веществ, оказывающих влияние на местное и региональное качество воздуха, значительно уменьшилось,

принимая во внимание необходимость дополнительной оценки и осознания влияния авиационной эмиссии NO_x (окислы азота), МЧ (микрочастиц) и других видов газообразной эмиссии,

принимая во внимание, что влияние авиационной эмиссии на местное и региональное качество воздуха является составной частью общего воздействия эмиссии в конкретном районе и что его следует рассматривать в более широком контексте всех источников, влияющих на местное качество воздуха,

принимая во внимание, что фактическое местное качество воздуха и влияние авиационной эмиссии на здоровье зависят от ряда факторов, в числе которых рассматриваются ее доля в общей концентрации и численность населения, подвергаемого воздействию в конкретном регионе,

принимая во внимание, что ИКАО определила технические стандарты и ускорила разработку эксплуатационных процедур, что позволило существенно уменьшить степень вредного воздействия воздушных судов на местное качество воздуха,

принимая во внимание, что в статье 15 Конвенции о международной гражданской авиации содержатся положения, касающиеся аэропортовых и других аналогичных сборов, включая принцип недопущения дискриминации, и что ИКАО разработала для Договаривающихся государств директивные указания в области взимания сборов (*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*, Doc 9082), включая конкретные инструктивные указания по сборам, связанным с шумом, и сборам за эмиссию, связанным с местным качеством воздуха,

принимая во внимание, что 9 декабря 1996 года Совет ИКАО принял в форме резолюции заявление о политике временного характера в отношении сборов и налогов, связанных с эмиссией, в котором Совет настойчиво рекомендует, чтобы любые такие пошлины взимались в форме сборов, а не налогов и чтобы все поступления использовались в первую очередь для уменьшения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду,

принимая во внимание, что такие сборы должны основываться на расходах, связанных с уменьшением экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, в том объеме, в каком расходы можно правильно определить и отнести непосредственно на счет воздушного транспорта,

принимая во внимание, что Совет ИКАО утвердил политику и инструктивный материал, касающиеся использования сборов, связанных с эмиссией, для решения проблемы воздействия эмиссии авиационных двигателей в аэропортах или в районе аэропортов,

отмечая, что Совет согласился с целесообразностью подготовки доклада, касающегося применения всех мер в отношении эмиссии, связанной с местным качеством воздуха, используя для этого технические, эксплуатационные и рыночные подходы, и что в настоящее время ИКАО прорабатывает этот вопрос,

1. *просит* Совет осуществлять мониторинг и в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями, такими как ВОЗ, подготовить данные о влиянии авиационной эмиссии микрочастиц, окислов азота и других газов на благосостояние и здоровье людей и распространить информацию по этому вопросу;
2. *просит* Совет продолжить его деятельность по разработке технически осуществимых, экологически благоприятных и экономически обоснованных стандартов, направленных на дальнейшее уменьшение последствий локального загрязнения воздуха воздушными судами;
3. *просит* Совет продолжить его деятельность по определению долгосрочных технических и эксплуатационных целей в части, касающейся экологических аспектов деятельности авиации, включая окислы азота, выбрасываемые воздушными судами;
4. *просит* Совет постоянно оказывать содействие совершенствованию условий эксплуатации и воздушного движения, что позволяет уменьшить последствия местного загрязнения воздуха воздушными судами;
5. *поощряет* предприятие Договаривающимися государствами и другими заинтересованными сторонами действий по ограничению или уменьшению эмиссии воздушных судов международной авиации, влияющей на местное качество воздуха, в частности, через посредство добровольных мер, и информирование об этом ИКАО;
6. *приветствует* разработку и пропаганду инструктивного материала по вопросам, касающимся оценки качества воздуха в аэропортах, и просит Совет активно осуществлять эту деятельность с целью завершения подготовки инструктивного материала по качеству воздуха в аэропортах в 2010 году;
7. *просит* Совет взаимодействовать с государствами и заинтересованными сторонами в деле пропаганды и обмена информацией о наилучшей практике, применяемой в аэропортах, направленной на уменьшение негативных последствий воздействия авиационной эмиссии на местное качество воздуха;
8. *приветствует* разработку инструктивного материала по сборам за эмиссию, связанным с местным качеством воздуха, и *просит* Совет постоянно обновлять этот инструктивный материал, а также *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства обмениваться информацией о введении таких сборов;
9. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства обеспечить максимально возможный с практической точки зрения уровень соответствия и надлежащим образом учитывать политику и рекомендации ИКАО по сборам за эмиссию, связанным с местным качеством воздуха.

ДОБАВЛЕНИЕ I

Воздействие авиации на глобальный климат: научное осознание проблемы

Ассамблея,

принимая во внимание, что в опубликованном в 1999 году специальном докладе "Авиация и глобальная атмосфера", подготовленном по просьбе ИКАО Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК) в сотрудничестве с Группой по научной оценке Монреальского протокола по веществам, разрушающим озоновый слой, содержится комплексная оценка воздействия авиации на атмосферу,

принимая во внимание, что в специальном докладе МГЭИК отмечается, что влияние одних видов авиационной эмиссии хорошо осознано, в то время как влияние других осознано недостаточно, и определяется ряд ключевых областей научной неопределенности, которая ограничивает возможности прогнозирования полного воздействия авиации на климат и озон,

принимая во внимание, что ИКАО обратилась с просьбой к МГЭИК включить обновленные основные выводы специального доклада в свой 4-й оценочный доклад, опубликованный в 2007 году,

1. *просит* Совет:

- a) по-прежнему предпринимать инициативы по распространению информации о научном осознании воздействия авиации и предпринимаемых мерах по решению проблемы авиационной эмиссии и постоянно служить форумом, способствующим проведению дискуссий относительно мер, направленных на решение проблемы авиационной эмиссии;
- b) продолжить тесное сотрудничество с МГЭИК и другими организациями, занимающимися оценкой экологического воздействия авиации на атмосферу;

2. *призывает* государства:

- a) содействовать проведению научных исследований, призванных продолжить рассмотрение неопределенностей, о которых говорится в специальном докладе МГЭИК "Авиация и глобальная атмосфера" и в недавно опубликованном 4-м оценочном докладе;
- b) обеспечить включение в будущие международные оценки изменения климата, выполняемые МГЭИК и другими соответствующими органами Организации Объединенных Наций, уточненной информации о явлениях в атмосфере, инициируемых воздушными судами;

3. *настоятельно рекомендует* Совету содействовать повышению степени осознания потенциального использования альтернативных видов авиационного топлива и их соответствующего эмиссионного воздействия;

4. *настоятельно рекомендует* Совету и государствам постоянно обновлять прогнозные аналитические модели оценки воздействия авиации и сотрудничать в деле их разработки.

ДОБАВЛЕНИЕ J

Воздействие авиации на глобальный климат: сотрудничество с ООН и другими организациями

Ассамблея,

принимая во внимание, что конечной целью Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) является стабилизация концентрации парниковых газов в атмосфере на уровне, предотвращающем опасное антропогенное вмешательство в климатическую систему,

признавая принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной гражданской авиации, изложенные в Чикагской конвенции, а также принципы и положения об общей, но дифференцированной ответственности и учета соответствующих возможностей, предусмотренные РКИК ООН и Киотским протоколом,

принимая во внимание, что Киотский протокол, принятый Конференцией Сторон – участников РКИК ООН в декабре 1997 года и вступивший в силу 16 февраля 2005 года, призывает развитые государства (стороны, включенные в Приложение I) стремиться к ограничению или сокращению выбросов парниковых газов в результате использования "авиационного бункерного топлива" (международная авиация), действуя через ИКАО (статья 2.2),

принимая во внимание, что Киотским протоколом предусматриваются различные гибкие механизмы (такие как механизм чистого развития – МЧР), которые будут способствовать реализации проектов с участием развивающихся государств,

принимая во внимание, что первый период обязательств по Киотскому протоколу истекает в 2012 году и что в настоящее время обсуждается вопрос о последующих действиях в связи с этим документом, а также то, что ИКАО потребует продолжить рассмотрение вопроса о ее ответственности за ограничение или уменьшение эмиссии ПГ, образуемой в результате деятельности международной гражданской авиации, и продемонстрировать свою ведущую роль в этой области,

принимая во внимание, что все заинтересованные стороны ожидают, что ИКАО будет демонстрировать ведущую роль в смягчении негативных последствий воздействия авиационной эмиссии ПГ и определит концепцию для ее тесной увязки с экологическими задачами в рамках бизнес-плана ИКАО и других программ ИКАО,

признавая тесную взаимосвязь изменения климата и экономического развития в контексте Целей развития на тысячелетие (ЦРТ) ООН и роль авиации в содействии достижению этих целей,

отмечая важность учета эмиссии воздушных судов в контексте оценки общего объема эмиссии ПГ, образуемой в результате деятельности авиации, транспортной отрасли и общей экономической деятельности,

отмечая, что в различных регионах мира абсолютные уровни эмиссии международной и внутренней авиации и темпы ее увеличения существенно отличаются,

1. *просит* Совет:

- a) обеспечить, чтобы ИКАО постоянно играла ведущую роль в рассмотрении экологических вопросов, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, включая эмиссию ПГ;
- b) продолжить изучение вариантов политики, направленной на ограничение или уменьшение экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей и разработку конкретных предложений, и, как можно скорее, дать рекомендации Конференции Сторон РКИК ООН, охватывающие технические решения и рыночные меры и учитывающие потенциальные последствия таких мер для развивающихся и развитых стран;
- c) продолжить сотрудничество с организациями, участвующими в выработке политики в этой области, в частности с Конференцией Сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) и ее Вспомогательным органом для консультирования по научным и техническим аспектам (ВОКНТА).

ДОБАВЛЕНИЕ К

Программа действий ИКАО в области международной авиации и изменения климата

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО и ее Договаривающиеся государства признают исключительную важность осуществления постоянного руководства деятельностью международной гражданской авиации по ограничению или уменьшению эмиссии, оказывающей влияние на глобальное изменение климата,

принимая во внимание, что быстрые темпы роста гражданской авиации в целом привели к увеличению доли авиационной отрасли в общем объеме эмиссии парниковых газов,

признавая принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной гражданской авиации, изложенные в Чикагской конвенции, а также принципы и положения об общей, но дифференцированной ответственности и учета соответствующих возможностей, предусмотренные РКИК ООН и Киотским протоколом,

принимая во внимание, что Совет ИКАО разработал варианты политики по ограничению или уменьшению экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, образуемой в результате деятельности гражданской авиации, и что в настоящее время осуществляется деятельность по разработке технологий и стандартов, определению эксплуатационных и рыночных мер, направленных на уменьшение объема эмиссии,

отмечая, что для оказания содействия устойчивому развитию авиации необходим комплексный подход, охватывающий деятельность в области технологий и стандартов, а также эксплуатационные и рыночные меры по уменьшению объема эмиссии,

отмечая необходимость уделения особого внимания тем вариантам политики, которые обеспечат уменьшение объема эмиссии авиационных двигателей, не оказывая при этом негативного влияния на развитие воздушного транспорта, особенно в развивающихся экономиках,

признавая, что в авиационном секторе достигнут значительный прогресс и что с точки зрения расхода топлива на пассажиро-километр эффективность выпускаемых в настоящее время воздушных судов примерно на 70 % превышает эффективность воздушных судов, эксплуатировавшихся 40 лет назад, и что авиакомпании некоторых Договаривающихся государств в течение последних нескольких лет добились чистого уменьшения объемов эмиссии, несмотря на одновременное увеличение объемов перевозок, и что международные авиакомпании взяли на себя обязательство в период с 2005 по 2020 гг. дополнительно повысить топливную эффективность на 25 %,

отмечая, что воздушные суда, в которых реализованы технологии следующего поколения, и модернизация систем воздушного движения, как ожидается, позволят дополнительно повысить эффективность полетов и топливную эффективность, что ИКАО может стимулировать эту деятельность в рамках Глобального аэронавигационного плана,

признавая, что Стандарты и цели ИКАО в отношении NO_x направлены на решение проблемы местного качества воздуха, однако они будут также содействовать уменьшению воздействия авиации на климат,

1. *просит* Совет содействовать принятию государствами действий, активно разрабатывая варианты политики, направленной на ограничение или уменьшение экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, разрабатывая конкретные предложения и в оперативном порядке предоставляя консультации Конференции сторон РКИК ООН, охватывающие технические решения и рыночные меры, учитывая при этом потенциальные последствия таких мер для развивающихся и развитых стран;

2. *просит* Совет:

а) создать новую группу по международной авиации и изменению климата из числа высокопоставленных правительственных должностных лиц, представляющих все регионы ИКАО, в деятельности которой в равной степени будут участвовать развивающиеся и развитые страны, а Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации будет оказывать ей техническую поддержку с целью разработки и представления Совету активной программы действий в области международной авиации и изменения климата, основанной на консенсусе и отражающей совместное видение и решительную волю всех Договаривающихся государств, включая:

1) рамки реализации, охватывающие экономически эффективные и технически реальные стратегии и меры, которые Договаривающиеся государства могут использовать для уменьшения объема эмиссии, в том числе:

– добровольные меры (например, компенсации);

- эффективное распространение информации о технических достижениях в области воздушных судов и наземного оборудования;
 - более эффективные эксплуатационные меры;
 - совершенствование организации воздушного движения;
 - позитивные экономические стимулы;
 - рыночные меры;
- 2) определение средств, позволяющих определить степень достигнутого прогресса;
 - 3) определение возможных глобальных амбициозных целей в части, касающейся топливной эффективности для международной авиации и возможных вариантов их реализации;
 - 4) представление информации о прогрессе, достигнутом в результате реализованных Договаривающимися государствами и заинтересованными сторонами мер;
- b) провести в подходящие сроки совещание высокого уровня по рассмотрению программы действий, рекомендованной этой группой, учитывая при этом тот факт, что в декабре 2009 года будет проведено 15-е совещание Конференции Сторон (COP15) РКИК ООН;
3. *просит* Совет, осуществляя деятельность через посредство Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации, продолжить разработку и обновление инструктивного материала для Договаривающихся государств по применению мер, направленных на уменьшение или ограничение экологического воздействия эмиссии воздушных судов, и провести дополнительные исследования в отношении смягчения последствий воздействия авиации и изменения климата;
4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам и Совету, учитывая интересы всех заинтересованных сторон, включая потенциальные последствия для развивающихся стран, оценить или продолжить оценку затрат и выгод, обусловленных реализацией различных мер, включая существующие меры, с целью наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей;
5. *просит* Совет дать необходимые указания и инструкции региональным бюро ИКАО в целях оказания помощи Договаривающимся государствам в проведении исследований, оценок и разработки процедур в сотрудничестве с другими государствами региона, направленных на ограничение или уменьшение эмиссии ПГ в глобальном масштабе, и осуществлять совместную деятельность по оптимизации экологических выгод, обеспечиваемых реализацией их различных программ;
6. *просит* государства поощрять отрасль, ставить перед собой амбициозные цели по постоянному улучшению показателей ее деятельности в области уменьшения объема авиационной эмиссии;
7. *просит* Договаривающиеся государства увеличить объем инвестиций в научные исследования и разработки, с тем чтобы обеспечить поставку на рынок еще более эффективных технологий к 2020 году;
8. *просит* государства определить и представить информацию о комплексе мер и планах по уменьшению к 2020 году перегрузки воздушного пространства, в результате которой происходят задержки и необоснованное сжигание топлива;
9. *просит* государства поощрять эксплуатантов аэропортов повышать эффективность операций в контролируемых зонах и внедрять меры по повышению эффективности наземных операций в целях уменьшения интенсивности выбросов углерода;

10. *просит* Совет, действуя через посредство Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации:
- a) на ежегодной основе представлять доклады о достигнутом прогрессе в области топливной эффективности с указанием средних показателей по эксплуатируемому парку и совокупного годового объема потребленного топлива международной гражданской авиацией, тесно сотрудничая при этом с отраслью;
 - b) составить прогноз общего потенциального уменьшения объема авиационной эмиссии эксплуатируемого парка;
 - c) оценить и количественно выразить возможности дополнительного снижения для рассмотрения на предстоящей сессии Ассамблеи;
11. *просит* Совет предпринять необходимые действия по поддержке инициативы ИКАО в области эмиссии, включая реализацию целей ИКАО, предусматривающих ограничение или уменьшение воздействия авиационной эмиссии, содействовать сотрудничеству между Договаривающимися государствами, осуществлять мониторинг и представлять доклады о прогрессе, достигнутом в этой области. В частности, Совету следует:
- a) изучить соответствующие параметры и разработать среднесрочные и долгосрочные цели в области технологии в отношении сжигания авиационного топлива и представить доклад следующей сессии Ассамблеи;
 - b) продолжить разработку необходимого инструментария по оценке выгод, обусловленных совершенствованием ОрВД, и содействовать использованию эксплуатационных мер, изложенных в инструктивном материале ИКАО (Cir 303), в качестве средства ограничения или уменьшения экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей;
 - c) в Глобальном аэронавигационном плане ИКАО уделить особое внимание всем аспектам повышения топливной эффективности;
 - d) содействовать, при необходимости, реализации региональных, межрегиональных и глобальных инициатив совместно с Договаривающимися государствами, направленных на повышение эффективности воздушных перевозок и уменьшение потребления топлива;
 - e) настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам повышать эффективность воздушных перевозок с целью уменьшения объема эмиссии и представлять доклады о достигнутом прогрессе в этой области;
 - f) просить Договаривающиеся государства представить перечень предпринимаемых ими мер по сокращению авиационной эмиссии в своих соответствующих государствах;
 - g) содействовать использованию новых процедур и технологий, позволяющих получить экологические выгоды при эксплуатации воздушных судов;
12. *просит* Совет настоятельно рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам содействовать распространению и совместному использованию наилучшей практики, применяемой в аэропортах, с целью уменьшения негативных последствий эмиссии ПГ, образуемой в результате деятельности гражданской авиации;
13. *просит* Совет настоятельно рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам разрабатывать модели управления потоками и организации воздушного движения, направленные на оптимизацию экологических выгод;

14. *просит* государства:
- a) поощрять проведение необходимых научных исследований и разработок, предусматривающих создание более эффективных с экологической точки зрения конструкций двигателей и воздушных судов;
 - b) ускорить разработку и внедрение более эффективных с точки зрения расхода топлива маршрутов и процедур, направленных на уменьшение объема авиационной эмиссии;
 - c) ускорить деятельность по получению экологических выгод за счет применения спутниковых технологий, обеспечивающих возможность повышения эффективности аэронавигации, и совместно с ИКАО осуществлять деятельность, направленную на получение этих выгод во всех регионах и государствах;
 - d) содействовать эффективной координации деятельности своих авиационных полномочных органов, занимающихся разработкой более благоприятных с экологической точки зрения воздушных трасс и усовершенствованных эксплуатационных процедур для международной гражданской авиации;
 - e) устранить юридические, экономические и другие организационные барьеры и барьеры в области безопасности для реализации новых эксплуатационных концепций ОрВД в целях эффективного с экологической точки зрения использования воздушного пространства;
 - f) сотрудничать в деле создания региональных возможностей по осуществлению замеров и контроля в целях проведения оценки экологических выгод, полученных в результате реализации вышеупомянутых мер;
15. *поощряет* принятие Договаривающимися государствами и другими заинтересованными сторонами действий по ограничению и уменьшению эмиссии воздушных судов международной авиации посредством реализации добровольных мер и информирование об этом ИКАО и *просит* Совет поручить Генеральному секретарю поддерживать актуальность разработанного ИКАО инструктивного материала по применению таких мер, включая типовое добровольное соглашение, и предоставлять всем заинтересованным сторонам информацию о таком опыте.

ДОБАВЛЕНИЕ L

Рыночные меры, включая торговлю квотами на эмиссию

Ассамблея,

принимая во внимание, что рыночные меры, включая использование торговли квотами на эмиссию, являются политическими средствами, призванными обеспечить достижение экологических целей с меньшими затратами и более эффективно, чем традиционные нормативные меры, образом,

признавая, что Договаривающиеся государства несут ответственность за принятие решений, касающихся целей и наиболее приемлемых мер по решению проблемы эмиссии парниковых газов с учетом рекомендаций ИКАО,

признавая принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной гражданской авиации, изложенные в Чикагской конвенции, а также принципы и положения об общей, но дифференцированной ответственности и учета соответствующих возможностей, предусмотренные РКИК ООН и Киотским протоколом,

признавая, что большинство Договаривающихся государств одобряют применение торговли квотами на эмиссию к международной авиации лишь на основе взаимной договоренности между государствами и что другие Договаривающиеся государства считают, что открытая система торговли квотами на эмиссию должна вводиться в соответствии с принципом недискриминации,

признавая необходимость принятия конструктивных действий по обеспечению большей степени согласованности предпринимаемых и предполагаемых мер по соответствующему реагированию на проблемы авиации и изменения климата с учетом вышеизложенных принципов,

отмечая, что ИКАО в своей политике проводит концептуальное различие между сбором и налогом в том плане, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или не определяются на основе конкретных расходов",

принимая во внимание, что ИКАО разработала руководство для Договаривающихся государств о политике в области налогообложения ("*Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*", Дос 8632), в котором, в частности, рекомендуется освобождать на взаимной основе эксплуатантов воздушных судов от уплаты всех налогов на топливо, находящееся на борту воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и то, что эта политика воплощается в жизнь посредством двусторонних соглашений о воздушном сообщении, а также то, что Договаривающимся государствам предлагается в максимально возможной степени снижать или отменять налоги, связанные с продажей услуг или использованием международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что 9 декабря 1996 года Совет ИКАО принял в форме резолюции заявление о политике временного характера в отношении сборов и налогов, связанных с эмиссией, в котором Совет настойчиво рекомендует, чтобы любые такие пошлины взимались в форме сборов, а не налогов и чтобы все поступления использовались в первую очередь для уменьшения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду,

принимая во внимание, что такие сборы должны основываться на расходах, связанных с уменьшением экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, в том объеме, в котором расходы можно правильно определить и отнести на счет воздушного транспорта,

отмечая, что по-прежнему остается ряд нерешенных вопросов юридического и политического характера, касающихся введения сборов за ПГ, и что вопрос об интеграции авиации в существующие системы торговли квотами на эмиссию пока не решен,

отмечая, что ИКАО опубликовала "*Проект инструктивного материала по торговле квотами на эмиссию применительно к авиации*" (Дос 9885),

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства имеют юридические обязательства, действующие соглашения, применимые законы и установленную практику,

принимая во внимание, что создание систем компенсации выбросов углерода помогает повысить степень осознания общественностью проблемы изменения климата и в краткосрочной перспективе может содействовать уменьшению объема эмиссии,

1. *призывает* Договаривающиеся государства и Совет принимать меры в соответствии с изложенными ниже основными принципами:

а) сборы и пошлины, связанные с эмиссией:

- 1) *подтверждает*, что резолюция Совета от 9 декабря 1996 года, касающаяся пошлин, связанных с эмиссией, и по сей день не утратила своей актуальности;
- 2) *признает*, что существующий инструктивный материал ИКАО в настоящее время является недостаточным для введения сборов за эмиссию парниковых газов в международном масштабе, хотя

- введение таких сборов по взаимному согласию государств – членов региональных организаций экономической интеграции по отношению к эксплуатантам этих государств не исключается;
- 3) *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства воздерживаться от одностороннего введения сборов за эмиссию парниковых газов;
- b) торговля квотами на эмиссию:
- 1) *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам применять систему торговли квотами на эмиссию в отношении эксплуатантов воздушных судов других Договаривающихся государств лишь на основе взаимной договоренности между этими государствами;
 - 2) *просит* государства представлять информацию о новых разработках, результатах и опыте в этой области;
 - 3) *просит* Совет:
 - a) завершить и поддерживать актуальность разработанных ИКАО для использования Договаривающимися государствами, при необходимости и в соответствии с настоящей и последующими резолюциями, рекомендаций по включению эмиссии международной авиации в систему торговли квотами на эмиссию Договаривающихся государств в рамках процесса РКИК ООН;
 - b) провести, при необходимости, дополнительное изучение различных аспектов внедрения систем торговли квотами на эмиссию и оценить экономическую эффективность любой внедренной системы, учитывая при этом последствия для деятельности авиации и ее развития в развивающихся странах в соответствии с принципами, изложенными выше;
 - c) провести экономический анализ финансовых последствий включения международной авиации в существующие системы торговли квотами на эмиссию и обзор литературы, посвященной анализу затрат/выгод в рамках существующих систем торговли, уделяя при этом особое внимание порядку их применения к другим отраслям, с целью извлечения приемлемых для авиационного сектора уроков;
- c) компенсация выбросов углерода:
- 1) *просит* Совет изучить потенциальную возможность использования механизмов компенсации выбросов углерода в качестве дополнительного средства смягчения последствий воздействия авиационной эмиссии на местное качество воздуха и изменение климата;
 - 2) *просит* Совет собирать и распространять информацию о результатах реализуемых государствами и другими организациями программ компенсации выбросов углерода в части, касающейся авиационной эмиссии;
- d) механизм чистого развития (МЧР):
- 1) *предлагает* Договаривающимся государствам изучить вопрос об использовании механизма чистого развития (МЧР) в рамках международной авиации.

7.5 Ниже приводится заявление о политике в форме резолюции, принятой Советом 9 декабря 1996 года, о сборах и налогах, связанных с охраной окружающей среды, которое упоминается в добавлении L к вышеуказанной резолюции А36-22 Ассамблеи

**Резолюция Совета о сборах и налогах,
связанных с охраной окружающей среды**

Совет,

принимая во внимание, что последние международные научные оценки показывают, что эмиссия авиационных двигателей способствует загрязнению воздуха и возникновению глобальных атмосферных проблем, таких, как климатические изменения и разрушение озона в стратосфере, и что научное сообщество стремится наилучшим образом определить степень воздействия авиации,

принимая во внимание, что в последние годы правительствами широко признается необходимость того, чтобы каждый сектор экономики в полной мере нес расходы, связанные с наносимым им ущербом окружающей среде,

принимая во внимание, что 31-я сессия Ассамблеи ИКАО в 1995 году поручила Совету рассмотреть вопрос о применении к авиации сборов и налогов, связанных с охраной окружающей среды, и представить доклад следующей очередной сессии Ассамблеи в 1998 году,

признавая, что вопрос о сборах или налогах с воздушного транспорта, связанных с охраной окружающей среды, также рассматривался в других международных органах, занимающихся разработкой политики, не только в контексте уменьшения эмиссии газов, обусловленной парниковым эффектом, но и в контексте мобилизации финансовых ресурсов в целях обеспечения устойчивого развития, и что в настоящее время необходимо четко заявить о позиции ИКАО в отношении сборов и налогов, связанных с охраной окружающей среды,

отмечая, что в материалах о политике ИКАО проводится различие между сбором и налогом и что в них сборы рассматриваются как пошлины, предназначенные для покрытия расходов, связанных с предоставлением средств и услуг для гражданской авиации, в то время как налоги являются пошлинами, предназначенными для увеличения общих доходов национальных и местных правительств, которые используются для неавиационных целей,

учитывая, что после того, как проблемы, связанные с эмиссией авиационных двигателей, будут определены более четко, технические достижения и новые подходы к производству полетов воздушных судов могут позволить найти средства снижения остроты этих проблем в долгосрочном плане,

имея в виду:

- a) что ИКАО установила нормы эмиссии новых авиационных двигателей и что программа Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) Совета направлена на рассмотрение связанных с эмиссией проблем и определение соответствующих решений с учетом технической осуществимости, экономической целесообразности и эффективности с точки зрения окружающей среды;
- b) что в рамках Комитета САЕР продолжается работа в отношении сборов, связанных с эмиссией, результаты которой на данный момент показывают, что воздействие эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду необходимо понять и количественно определить, прежде чем устанавливать наилучший метод его уменьшения, и что как меры в области регулирования, так и сборы могут быть эффективным средством снижения уровня эмиссии, однако на данный момент сделать общий вывод о том, какой из методов является предпочтительным, невозможно;

- c) что в статье 15 *Конвенции о международной гражданской авиации* содержатся положения, касающиеся аэропортовых и подобных им сборов, включая принцип недопущения дискриминации, и что ИКАО разработала инструктивный материал для государств в отношении сборов (*Заявления Совета Договаривающимся государствам относительно аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*, Дос 9082/4);
- d) что ИКАО разработала отдельный инструктивный материал для государств по налогообложению (*Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*, Дос 8632), который рекомендует, в частности, взаимное освобождение от всех налогов на топливо, принимаемого на борт воздушного судна, выполняющего международные воздушные перевозки, т. е. политику, осуществляемую на практике путем заключения двусторонних соглашений о воздушных перевозках, а также призывает государства, насколько это возможно, снижать или отменять налоги, связанные с продажей или использованием услуг международного воздушного транспорта;

1. *отмечает*, что использование налогов в целях покрытия расходов, связанных с охраной окружающей среды и относящихся к воздушному транспорту, считается желательным со стороны все большего числа государств, хотя многие государства не считают это целесообразным в современных условиях,

2. *считает*, что осуществлять разработку согласованного на международной основе сбора или налога с воздушного транспорта, связанного с охраной окружающей среды, который, как ожидается, будет вводиться всеми государствами, в настоящее время нецелесообразно, принимая во внимание различия в позициях государств и возможность возникновения значительных организационных и практических проблем внедрения,

3. *вновь подтверждает*, что ИКАО стремится определить разумную общую основу, исходя из которой государства, желающие ввести практику взимания сборов с воздушного транспорта, связанных с охраной окружающей среды, могли бы сделать это;

4. *настоятельно рекомендует*, чтобы любые пошлины на воздушный транспорт, связанные с охраной окружающей среды, которые могут вводиться государствами, взимались в виде сборов, а не налогов, и чтобы все поступления использовались в первую очередь для уменьшения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, например, в целях:

- a) компенсации конкретного ущерба, нанесенного такой эмиссией, если его можно установить;
- b) финансирования научных исследований по определению воздействия эмиссии на окружающую среду;
- c) финансирования исследовательских работ, направленных на уменьшение воздействия эмиссии на окружающую среду на основе технических разработок и новых подходов к производству полетов воздушных судов,

5. *призывает государства*, которые намереваются ввести связанные с эмиссией сборы, принять во внимание принцип недопущения дискриминации, зафиксированный в статье 15 *Конвенции о международной гражданской авиации*, и работу, проводимую в рамках ИКАО, и одновременно руководствоваться общими принципами, изложенными в *Заявлениях Совета Договаривающимся государствам относительно аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Дос 9082/4), а также следующими принципами, адаптированными по отношению к тем, которые были приняты на 31-й сессии Ассамблеи:

- a) взимание сборов не должно преследовать каких-либо финансовых целей;
- b) сборы должны соотноситься с расходами;
- c) сборы не должны быть дискриминационными в отношении воздушного транспорта по сравнению с другими видами транспорта.

7.6 С целью решения вопроса о сборах, связанных с авиационным шумом, Совет специально разработал для государств нижеуказанную политику, которая излагается также в документе Дос 9082 *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"*. Дополнительный инструктивный материал по осуществлению этой политики приводится в документе Дос 9562 *"Руководство по экономике аэропортов"*.

Сборы, связанные с шумом

Совет признает, что, несмотря на снижение авиационного шума в источнике, во многих аэропортах по-прежнему необходимо принимать меры по снижению или предупреждению шума. Совет полагает, что расходы, связанные с принятием таких мер, могут, по усмотрению государств, быть отнесены к аэропортам и компенсироваться за счет пользователей и что государствам предоставляется гибкость при выборе метода покрытия расходов и взимания сборов, используемого с учетом местных условий. В случае взимания сборов, связанных с шумом, Совет рекомендует проводить консультации по любым статьям расходов, компенсируемых пользователями, и руководствоваться следующими принципами:

Сборы, связанные с шумом, следует взимать только в аэропортах, в которых существуют проблемы шума, и их следует устанавливать в размерах, не превышающих затраты, производимые на снижение или предупреждение шума.

Любые сборы, относящиеся к шуму, необходимо связывать с посадочными сборами, возможно, посредством дополнительных сборов или скидок, и в отношении уровней авиационного шума следует принимать во внимание положения Приложения 16 ИКАО *"Охрана окружающей среды"* к Конвенции о международной гражданской авиации, касающиеся сертификации по шуму.

Сборы, связанные с шумом, не должны быть дискриминационными в отношении пользователей и не должны устанавливаться в таких размерах, которые являются чрезмерно высокими для эксплуатации некоторых воздушных судов.

7.7 В марте 2007 года согласно рекомендации Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) Совет принял нижеуказанную политику с целью рассмотрения вопроса о сборах, связанных с эмиссией авиационных двигателей, влияющей на местное качество воздуха в аэропортах и вблизи аэропортов, которая излагается также в документе Дос 9082. Дополнительный инструктивный материал по сборам за эмиссию содержится в документе Дос 9884 *"Инструктивный материал по сборам за авиационную эмиссию, связанную с местным качеством воздуха"*.

Кроме того, ИКАО разработала отдельный инструктивный материал по торговле квотами на авиационную эмиссию, который содержится в документе Дос 9885 *"Инструктивный материал по торговле квотами на эмиссию применительно к авиации"*.

Сборы, связанные с авиационной эмиссией, в целях решения проблем местного качества воздуха в аэропортах или вблизи аэропортов

Совет признает, что, несмотря на ряд технических или эксплуатационных мер по сокращению количества некоторых выбрасываемых двигателями воздушных судов загрязнителей, влияющих на местное качество воздуха (МКВ), некоторые государства могут пожелать применять сборы за эмиссию в целях решения проблем МКВ в

аэропортах или вблизи аэропортов. Совет полагает, что расходы, связанные с уменьшением или предотвращением данной проблемы, могут, по усмотрению государств, относиться к аэропортам и возмещаться за счет пользователей и что государства могут гибко определять используемый метод возмещения расходов и взимания сборов с учетом местных условий. В случае взимания сборов за эмиссию, влияющую на МКВ, Совет рекомендует применять все нижеуказанные принципы:

- i) Сборы за эмиссию, влияющую на МКВ, следует взимать только в аэропортах с определенной проблемой местного качества воздуха (существующей или прогнозируемой), и они должны быть предназначены для возмещения сумм, не превышающих расходы на применяемые меры по уменьшению или предотвращению вреда, причиняемого воздушными судами.
- ii) Стоимостную основу сборов следует устанавливать ясным способом, а долю, непосредственно относимую к воздушным судам, следует правильно определять.
- iii) До взимания любых таких сборов с воздушных перевозчиков следует проводить консультации с заинтересованными сторонами.
- iv) Сборы за эмиссию, влияющую на МКВ, должны быть рассчитаны на эффективное с точки зрения затрат решение проблемы местного качества воздуха.
- v) Сборы за эмиссию, влияющую на МКВ, должны быть предназначены для справедливого и беспристрастного возмещения расходов, связанных с решением проблемы местного качества воздуха в аэропортах, за счет пользователей, они не должны быть дискриминационными по отношению к пользователям и не должны устанавливаться в таких размерах, которые являются чрезмерно высокими для эксплуатации некоторых воздушных судов.
- vi) При взимании сборов за эмиссию, влияющую на МКВ, рекомендуется особо учитывать необходимость уменьшения потенциального воздействия на развивающиеся страны.
- vii) Сборы за эмиссию, влияющую на МКВ, можно связывать с посадочными сборами, например посредством надбавок или скидок, или в виде отдельных сборов, но при условии правильного определения расходов.
- viii) Систему взимания сборов за авиационную эмиссию следует строить на основе данных, наиболее точно отражающих фактический уровень операций воздушных судов. В отсутствие таких данных следует использовать стандартизированное ИКАО время работы в эксплуатационном режиме на протяжении цикла LTO (Приложение 16 ИКАО "Охрана окружающей среды" к Конвенции о международной гражданской авиации, том II "Эмиссия авиационных двигателей").
- ix) Любое государство, применяющее сборы за эмиссию, влияющую на МКВ, в отношении воздушных судов, осуществляющих международные полеты, должно ежегодно сообщать ИКАО о существовании таких систем взимания сборов. Полномочный орган, взимающий сборы, должен вести учет получаемых сборов и использования денежных средств и предоставлять такие данные всем пользователям.

7.8 Всемирная авиатранспортная конференция 1994 года (ATConf/4) помимо прочего рассмотрела вопрос о законах в области окружающей среды и согласилась рекомендовать для рассмотрения государствами следующий механизм регулирования.

Механизм регулирования, рекомендованный Конференцией AT Conf/4

Каждая сторона будет:

- a) признавать роль ИКАО как всемирного форума для разработки мер по защите окружающей среды в части, касающейся международного воздушного транспорта;
- b) признавать важность и необходимость проведения соответствующих мер по защите окружающей среды, которая может быть подвержена воздействию со стороны международных воздушных перевозок;
- c) обращать должное внимание на любые потенциальные отрицательные экономические последствия, вытекающие из применения соответствующих мер по защите окружающей среды от воздействия международных воздушных перевозок;
- d) добиваться обеспечения того, чтобы ее меры по защите окружающей среды не были дискриминационными по отношению к авиаперевозчикам других государств; и
- e) добиваться обеспечения того, чтобы ее меры по защите окружающей среды не были дискриминационными по отношению к воздушному транспорту.

D. НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ

7.9 Хотя в Чикагской конвенции не содержится положений, касающихся непосредственно вопроса "налогообложения", статья 24 устанавливает принцип освобождения от уплаты некоторых конкретных пошлин, например за топливо и запасные части, используемые при международных воздушных перевозках. В дополнение к статье 24 ИКАО разработала инструктивный материал для государств, призывающий к освобождению от налогообложения главным образом на двусторонней основе в некоторых аспектах эксплуатации международного воздушного транспорта, который содержится в документе Дос 8632 *"Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта"*. Этот вопрос рассматривался также Ассамблеей и ее позиция отражена в добавлении E к резолюции A36-15.

В материалах о политике ИКАО проводится различие между сборами и налогами: сборы являются пошлинами, предназначенными для покрытия расходов, связанных с предоставлением средств и услуг для гражданской авиации, а налоги являются пошлинами, предназначенными для увеличения общих доходов национальных и местных правительств, которые используются для неавиационных целей. ИКАО разработала для государств отдельные руководящие указания, касающиеся сборов, которые содержатся в документе Дос 9082 *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"*. (См. также раздел C части 8 настоящего документа.)

Статья 24

Таможенные пошлины

- a) При полетах на территорию, с территории и через территорию другого Договаривающегося государства воздушные суда временно допускаются без уплаты пошлин с учетом таможенных правил этого государства. Топливо, смазочные масла, запасные части, комплектное оборудование и запасы, находящиеся на борту воздушного судна Договаривающегося государства по прибытии на территорию другого Договаривающегося государства и остающиеся на борту при убытии с территории этого

государства, освобождаются от таможенных пошлин, досмотровых сборов и подобные государственных или местных пошлин и сборов. Это освобождение не применяется к любым выгруженным грузам, независимо от их количества и наименования, за исключением случаев, предусмотренных таможенными правилами данного государства, которые могут требовать, чтобы они содержались под таможенным надзором.

- b) Запасные части и оборудование, ввозимые на территорию Договаривающегося государства для установки или использования на воздушном судне другого Договаривающегося государства для установки или использования на воздушном судне другого Договаривающегося государства, занятого в международной аэронавигации, освобождаются от таможенных пошлин при условии соблюдения правил данного государства, которые могут предусматривать, чтобы данные предметы содержались под таможенным надзором и контролем.

Резолюция Ассамблеи

A36-15: добавление E. Налогообложение

Ассамблея,

принимая во внимание, что международный воздушный транспорт играет важную роль в развитии и расширении международной торговли и туризма и что введение налогов на воздушные суда, топливо и расходные технические запасы, используемые международным воздушным транспортом, налогов на доходы международных авиатранспортных предприятий, воздушные суда и другую движимую собственность, связанную с эксплуатацией воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и налогов на продажу его услуг или его использование может иметь неблагоприятные экономические и препятствующие конкуренции последствия для международной авиатранспортной деятельности,

принимая во внимание, что политика ИКАО, содержащаяся в документе Дос 8632 "*Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*", проводит концептуальное различие между сбором и налогом, заключающееся в том, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или на основе конкретных расходов",

принимая во внимание глубокую обеспокоенность в связи с тем, что некоторые Договаривающиеся государства все активнее вводят налоги на определенные аспекты деятельности международного воздушного транспорта и что практика установления сборов на воздушные перевозки, которые в отдельных случаях можно классифицировать как налоги на продажу и использование услуг международного воздушного транспорта, получает все более широкое распространение,

принимая во внимание, что вопрос о платежах, связанных с эмиссией авиационных двигателей, рассматривается в резолюции A36-22 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды*",

принимая во внимание, что резолюция, содержащаяся в документе Дос 8632 дополняет статью 24 Конвенции и направлена на признание уникального характера международной гражданской авиации и необходимости освобождения некоторых аспектов деятельности международного воздушного транспорта от налогов,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам соблюдать резолюции Совета, содержащиеся в документе Дос 8632 "*Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*";

2. *предлагает* Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств основные принципы и рекомендации, содержащиеся в документе Doc 8632.

7.10 Всемирная авиатранспортная конференция 1994 года также рассмотрела вопрос о взимании налогов на продажу или использование международного воздушного транспорта и согласилась рекомендовать для рассмотрения государствами следующий механизм регулирования.

Механизм регулирования, рекомендованный Конференцией AT Conf/4

Каждая сторона возьмет на себя обязательство сократить, насколько это возможно, и принять планы с целью устранить как можно скорее в зависимости от экономических условий все виды налогов на продажу или использование услуг международного воздушного транспорта, включая:

- a) налоги на валовую выручку эксплуатантов и налоги, взимаемые непосредственно с пассажиров или грузоотправителей;
 - b) налоги в виде сборов за функции или услуги, не требуемые для международной гражданской авиации;
 - c) налоги, являющиеся дискриминационными по отношению к воздушному транспорту или авиаперевозчикам.
-

Часть 8

ДРУГИЕ ВОПРОСЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ

А. РЕГИСТРАЦИЯ СОГЛАШЕНИЙ И ДОГОВОРЕННОСТЕЙ

8.1 Статьи 81 и 83 Чикагской конвенции касаются вопросов регистрации соглашений и договоренностей Договаривающимися государствами. Ниже указаны эти статьи, после которых приводятся выдержки из резолюции А36-15 Ассамблеи, касающиеся политики Организации по данному вопросу.

Статья 81

Регистрация существующих соглашений

Все соглашения по вопросам авиации, существующие на дату вступления в силу настоящей Конвенции и заключенные между Договаривающимся государством и любым другим государством, либо между авиапредприятием Договаривающегося государства и любым другим государством или авиапредприятием любого другого государства, подлежат немедленной регистрации в Совете.

Статья 83

Регистрация новых соглашений

При условии соблюдения положений предыдущей статьи любое Договаривающееся государство может заключать соглашения, не являющиеся несовместимыми с положениями настоящей Конвенции. Любое такое соглашение подлежит немедленной регистрации в Совете, который делает о нем публикацию в возможно короткий срок.

Резолюция Ассамблеи

А36-15: добавление А, раздел I (выдержки)

Ассамблея,

...

принимая во внимание, что Ассамблея неоднократно подчеркивала обязательство каждого Договаривающегося государства соблюдать положения статьи 83 Конвенции, регистрируя в Совете в кратчайшие сроки все договоренности, касающиеся международной гражданской авиации, в соответствии с *Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоренностей,*

...

3. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам регистрировать соглашения и договоренности о сотрудничестве в области международной гражданской авиации в ИКАО в соответствии с положениями статьи 83 Конвенции и *Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоренностей*;

...

8. *предлагает* Совету периодически пересматривать правила регистрации авиационных соглашений и договоренностей с целью упрощения процесса их регистрации;

9. *просит* Генерального секретаря напоминать Договаривающимся государствам о важности незамедлительной регистрации авиационных соглашений и договоренностей и оказывать такое содействие Договаривающимся государствам, какое им может потребоваться при регистрации авиационных соглашений и договоренностей в Совете;

...

В. АРЕНДА, ФРАХТОВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ОБМЕН ИМИ

8.2 Статья 83 *bis*, являющаяся поправкой к Чикагской конвенции, утвержденной Ассамблеей в резолюции А23-2, касается передачи определенных функций и обязанностей, предусмотренных Конвенцией, в связи с арендой, фрахтованием воздушных судов или обменом ими. Две другие резолюции Ассамблеи А23-3 и А23-13, также относящиеся к этому вопросу, касаются в основном ратификации статьи и некоторых мер по упрощению передачи соответствующих функций. Статья 83 *bis* вступила в силу 20 июня 1997 года в отношении тех государств, которых ратифицировали ее, и по состоянию на 21 июля 2008 года она была ратифицирована 156 государствами.

В последние годы наряду с тенденцией к либерализации воздушного транспорта распространяется практика использования арендованных воздушных судов для выполнения международных полетов, что также привлекает все большее внимание органов регулирования. ИКАО рассмотрела этот вопрос и разработала некоторый инструктивный материал для государств, включая типовое положение по аренде (см. добавление 4 "Выводы, типовые положения и рекомендации Конференции АТConf/5" и добавление 5 "Типовые соглашения ИКАО о воздушном сообщении"), а также рекомендации по выполнению статьи 83 *bis* (содержится в циркуляре Сир 295). Дополнительная информация об аренде воздушных судов приводится в главе 4.7 документа Doc 9626.

Статья 83 *bis*

Передача определенных функций и обязанностей

- а) Несмотря на положения статей 12, 30, 31 и 32 а) в том случае, когда воздушное судно, зарегистрированное в Договаривающемся государстве, эксплуатируется в соответствии с договором аренды, фрахтования или взаимного обмена воздушными судами или в соответствии с любым подобным договором эксплуатантом, основное место деятельности которого или, если он не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание которого находится в другом Договаривающемся государстве, государство регистрации может по соглашению с таким другим государством передать ему все или часть своих функций и обязанностей как государства регистрации в отношении этого воздушного судна, предусмотренных статьями 12, 30, 31 и 32 а). Государство регистрации освобождается от ответственности в отношении переданных функций и обязанностей.

- b) Передача не будет иметь действия в отношении других Договаривающихся государств до тех пор, пока соглашение между государствами, в котором передача предусматривается, не будет зарегистрировано в Совете и опубликовано в соответствии со статьей 83 или до того, как о существовании и предмете соглашения не будет непосредственно сообщено властям другого заинтересованного Договаривающегося государства или государств государством – стороной соглашения.
- c) Положения пунктов а) и b), упомянутых выше, также применяются к случаям, предусмотренным статьей 77.

Резолюции Ассамблеи

A23-3. Ратификация Протокола о включении статьи 83 *bis* в Чикагскую конвенцию

Ассамблея,

приняв резолюцию A23-2 об изменении Чикагской конвенции путем добавления новой статьи 83 *bis*,

призывает все Договаривающиеся государства завершить внесение всех необходимых изменений в свое национальное законодательство и как можно скорее ратифицировать данную поправку.

A23-13. Аренда, фрахтование воздушных судов и обмен ими при выполнении международных перевозок (выдержки)

Ассамблея,

...

3. *Настоятельно рекомендует*, что, когда будет упрощен порядок аренды, фрахтования воздушных судов и обмена ими, в том числе воздушных судов без экипажа, государство регистрации такого воздушного судна передавало бы в той мере, в какой оно считает необходимым, государству эксплуатанта свои функции в соответствии с Приложением 6 к Конвенции о международной гражданской авиации;

4. *Настоятельно рекомендует*, чтобы в таких случаях государство эксплуатанта изменило, если это необходимо, в нужных пределах свои национальные правила с тем, чтобы уполномочить его принимать такие переданные функции и выполнять обязательства, налагаемые Приложением 6;

5. *Предлагает* всем Договаривающимся государствам, положения законодательства которых препятствуют аренде, фрахтованию воздушных судов и обмену ими, своевременно пересмотреть такие положения, имея в виду устранение этих препятствий, расширение сферы полномочий с тем, чтобы позволить им лучше осуществлять новые функции и обязанности, которые могут быть возложены на них как на государство эксплуатанта;

...

С. АЭРОПОРТОВЫЕ СБОРЫ И СБОРЫ ЗА АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

8.3 Статья 15 Чикагской конвенции устанавливает основные принципы взимания аэропортовых и подобных им сборов. Дополнительные подробные основополагающие установки, разработанные Организацией в этой

области, содержатся в документе Дос 9082 "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание", а дополнительный практический инструктивный материал содержится в документе Дос 9562 "Руководство по экономике аэропортов" и в документе Дос 9161 "Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания". Ниже приводится Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание, содержащееся в добавлении F к резолюции А36-15 Ассамблеи.

В материалах о политике ИКАО проводится различие между сборами и налогами, заключающееся в том, что сборы являются пошлинами, предназначенными для покрытия расходов, связанных с предоставлением средств и услуг для гражданской авиации, а налоги являются пошлинами, предназначенными для увеличения общих доходов национальных и местных правительств, которые используются для неавиационных целей. ИКАО разработала также отдельные основополагающие установки для государств по вопросам налогообложения, которые содержатся в документе Дос 8632 и рассматриваются в разделе D части 6 настоящего документа.

Статья 15

Аэропортовые и подобные им сборы

Каждый аэропорт в Договариваемом государстве, открытый для общественного пользования его национальными воздушными судами, открыт также, с учетом положений статьи 68, на единообразных условиях для воздушных судов всех других Договариваемых государств. Такие же единообразные условия применяются при пользовании воздушными судами каждого Договариваемого государства всеми аэронавигационными средствами, включая радио- и метеорологическое обеспечение, которые могут быть предоставлены для общественного пользования в целях обеспечения безопасности и оперативности аэронавигации.

Любые сборы, которые могут взиматься или разрешены для взимания Договариваемым государством за пользование такими аэропортами и аэронавигационными средствами воздушными судами любого другого Договариваемого государства, не превышают:

- a) в отношении воздушных судов, не занятых в регулярных международных воздушных сообщениях, – сборов, которые взимались бы со своих национальных воздушных судов того же класса, занятых в аналогичных сообщениях; и
- b) в отношении воздушных судов, занятых в регулярных международных воздушных сообщениях, – сборов, которые взимались бы со своих национальных воздушных судов, занятых в аналогичных международных воздушных сообщениях.

Информация о всех таких сборах публикуется и сообщается Международной организации гражданской авиации, при этом по заявлению заинтересованного Договариваемого государства сборы, взимаемые за пользование аэропортами и другими средствами, подлежат рассмотрению Советом, который представляет по ним доклад и дает рекомендации для рассмотрения заинтересованным государством или государствами. Никакое Договариваемое государство не взимает каких-либо пошлин, налогов или других сборов только лишь за право транзита через его территорию или вылета с его территории любого воздушного судна Договариваемого государства или находящихся на нем лиц или имущества.

Резолюция Ассамблеи**А 36-15: добавление F. Аэропорты и аэронавигационное обслуживание****Раздел I. Политика установления сборов**

Ассамблея,

принимая во внимание, что политика ИКАО, содержащаяся в документе "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" (Дос 9082), проводит концептуальное различие между сбором и налогом, заключающееся в том, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или на основе конкретных расходов",

принимая во внимание, что вопрос о платежах, связанных с эмиссией авиационных двигателей, и рыночных вариантах рассматривается отдельно в резолюции А36-22 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды",

принимая во внимание, что статья 15 Конвенции устанавливает основу для применения и предоставления информации о сборах за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание,

принимая во внимание, что Совету поручено вырабатывать для сведения и руководства Договаривающихся государств рекомендации в отношении принципов, в соответствии с которыми организации, предоставляющие аэропортовое и аэронавигационное обслуживание для международной гражданской авиации, могут устанавливать сборы для возмещения расходов на такое обслуживание и извлекать другие связанные с ним доходы, а также в отношении методов, используемых для получения таких доходов,

принимая во внимание, что Совет принял, пересмотрел, по мере необходимости, и опубликовал "Политику ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" (Дос 9082),

- 1. настоятельно рекомендует Договаривающимся государствам обеспечить полное соблюдение положений статьи 15 Конвенции;*
- 2. настоятельно рекомендует Договаривающимся государствам определять порядок возмещения расходов на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, которое они предоставляют международной гражданской авиации или в предоставлении которого они участвуют, на основе принципов, установленных в статье 15 Конвенции и в документе "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" (Дос 9082), независимо от организационной структуры обеспечения аэропортового и аэронавигационного обслуживания;*
- 3. настоятельно рекомендует Договаривающимся государствам обеспечивать, чтобы аэропортовые сборы и сборы за аэронавигационное обслуживание взимались только для возмещения расходов на предоставление средств и обслуживания для гражданской авиации;*
- 4. настоятельно рекомендует Договаривающимся государствам делать все возможное для выполнения статьи 15 Конвенции и опубликовывать и сообщать в Организацию данные о любых сборах, которые могут взиматься или быть разрешены для взимания Договаривающимся государством за использование воздушными судами любого другого Договаривающегося государства аэронавигационных средств и аэропортов;*
- 5. предлагает Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств основные принципы и рекомендации, содержащиеся в документе Дос 9082.*

Раздел II. Экономика и управление

Ассамблея,

принимая во внимание, что при обслуживании все возрастающего объема перевозок глобальные расходы на обеспечение аэропортового и аэронавигационного обслуживания продолжают увеличиваться,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства уделяют все больше внимания вопросам повышения финансовой эффективности при предоставлении аэропортового и аэронавигационного обслуживания,

принимая во внимание необходимость сбалансированного учета финансовых интересов сторон, представляющих аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, с одной стороны, и авиаперевозчиков и прочих пользователей, с другой стороны, причем такой учет должен основываться на расширении сотрудничества между поставщиками и пользователями,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства обращаются к Организации за консультацией и рекомендациями по вопросам справедливого возмещения затрат на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства все в большей степени передают эксплуатацию аэропортов и аэронавигационных служб коммерческим и приватизированным организациям, которые, возможно, не в полной мере информированы об обязательствах государств, оговоренных в Конвенции и Приложениях к ней, и о политике и инструктивном материале ИКАО в области экономики, и используют многонациональные средства и службы для выполнения обязательств, взятых ими по статье 28 Конвенции,

принимая во внимание, что Совет принял предварительные принципиальные установки в отношении распределения связанных с глобальной навигационной спутниковой системой (GNSS) расходов с целью обеспечения справедливого режима для всех пользователей,

1. *напоминает* Договаривающимся государствам, что касательно предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания они несут исключительную ответственность за обязательства, взятые ими по статье 28 Конвенции, независимо от того, какая организация или организации предоставляют аэропортовое или аэронавигационное обслуживание;
2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам сотрудничать в деле возмещения расходов на многонациональные аэронавигационные средства и службы и рассмотреть вопрос об использовании предварительных принципиальных установок Совета в отношении распределения связанных с GNSS расходов;
3. *предлагает* Совету продолжать разработку политики и инструктивного материала ИКАО в целях содействия повышению эффективности и рентабельности при предоставлении и эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб, включая основополагающие принципы эффективного сотрудничества между поставщиками и пользователями;
4. *порукает* Совету продолжить доработку своих принципиальных установок в отношении распределения связанных с GNSS расходов и координации технических, правовых и экономических аспектов, включая экономически эффективную интероперабельность;
5. *порукает* Совету содействовать распространению политики ИКАО в отношении сборов с пользователей и соответствующего инструктивного материала, включая организационные и управленческие рекомендации, в целях повышения осведомленности и знаний о них среди государств и функционирующих на коммерческой основе и приватизированных аэропортов и органов аэронавигационного обслуживания;
6. *предлагает* Совету следить за экономическим положением аэропортов и аэронавигационных служб и с установленной периодичностью представлять Договаривающимся государствам соответствующие доклады;

7. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам принимать все меры для сведения к минимуму задержек при представлении финансовых данных, касающихся их аэропортов и аэронавигационных служб, которые необходимы Совету для подготовки указанных выше рекомендаций и докладов.

D. ПОМОЩЬ И СУБСИДИИ ГОСУДАРСТВ

8.4 Данный вопрос рассматривался Всемирной авиатранспортной конференцией 1994 года, которая рекомендовала следующий механизм регулирования для рассмотрения государствами. Пятая Всемирная авиатранспортная конференция (ATConf/5) 2003 года также рассмотрела этот вопрос в более широком контексте устойчивости и гарантии обслуживания и сделала некоторые выводы (см. добавление 4 к настоящему документу).

Механизм регулирования, рекомендованный Конференцией AT Conf/4

Каждая сторона будет:

- a) признавать, что предоставление национальному авиаперевозчику или авиаперевозчикам государственных субсидий/помощи, в результате чего у них появляются финансовые преимущества, которых лишены их конкуренты на тех же международных рынках, может привести к нарушению правил торговли международными авиатранспортными услугами и стать формой нечестной конкуренции или способствовать ее развитию;
- b) принимать, исходя из этого, понятные для всех и эффективные меры с той целью, чтобы выделение отдельным авиаперевозчикам государственных субсидий и предоставление им помощи не оказывало негативного воздействия на деятельность других конкурирующих с ними авиаперевозчиков.

E. МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАПОЧТА

8.5 Положения о политике Организации в области международной авиапочты сведены воедино в добавлении Н резолюции А36-15 Ассамблеи.

Резолюция Ассамблеи

А36-15: добавление Н. Авиапочта

Ассамблея,

принимая во внимание, что Ассамблея дала указания в отношении деятельности ИКАО в области международной авиапочты,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам учитывать последствия выработки политики в области международной авиапочты, в частности на совещаниях Всемирного почтового союза (ВПС), для международной гражданской авиации;

2. *порукает* Генеральному секретарю по запросу представлять ВПС информацию фактического характера, которой может располагать Организация.

Ф. АВИАЦИОННОЕ ТОПЛИВО

8.6 Вторая Авиатранспортная конференция разработала три следующих рекомендации, касающихся наличия и экономии авиационного топлива. Первая рекомендация касается влияния наличия и нормирования топлива на предоставление емкости; во второй рекомендации отмечается связь между расходами авиакомпаний, жизнеспособностью авиакомпаний и техническими изменениями; а третья рекомендация (рекомендация 28 AT Conf/2), которая была обновлена в 1997 году Группой экспертов по регулированию воздушного транспорта, направлена на активизацию консультаций между Договаривающимися государствами по вопросам наличия топлива и распространения информации о методах экономии топлива.

Рекомендация 5 AT Conf/2

ПРИЗНАВАЯ, что может возникнуть критическая ситуация в связи с поставками топлива для нужд международной гражданской авиации и что появится необходимость в методах нормирования топлива среди потребителей,

ПРИЗНАВАЯ, что в соответствии с любой системой нормирования полученное топливо может ограничить предоставление емкости авиакомпаниями до такой степени, которая поставит под сомнение принцип "справедливых и равных возможностей",

РЕКОМЕНДУЕТ, чтобы Договаривающиеся государства по мере возможности обеспечивали соответствующие поставки топлива для утвержденных перевозок на справедливой и недискриминационной основе по ценам, существующим на их соответствующих внутренних рынках.

Рекомендация 27 AT Conf/2

1. РЕКОМЕНДУЕТ, чтобы в общих интересах Договаривающиеся государства принимали во внимание важность необходимости поддержания жизнеспособности авиационной отрасли при рассмотрении предложений авиакомпаний о повышении тарифов, включая повышения, вызванные ростом цен на топливо, для сохранения *inter alia* выгоды клиентов, получаемой в результате дальнейших технических изменений, таких, как разработка более эффективного оборудования;

2. РЕКОМЕНДУЕТ, чтобы Договаривающиеся государства и впредь призывались к проведению политики, отвечающей требованиям безопасности, целью которой является экономически эффективное использование авиакомпаниями источников топлива, особенно в части, касающейся деятельности аэропортовых служб и оборудования, органов управления воздушным движением, а также выполнения других технических регламентирующих процедур, которые оказывают влияние на расходы авиакомпаний и, следовательно, на тарифы.

Рекомендация 28 AT Conf/2

РЕКОМЕНДУЕТ, чтобы Совет призвал Договаривающиеся государства активизировать консультации с целью:

- a) прогнозирования и, если возможно, смягчения проблем, касающихся наличия авиационного топлива у авиакомпаний;
 - b) обеспечение наиболее широкого распространения информации и опыта в отношении методов экономии авиационного топлива и снижения его стоимости, а также в отношении способов, которые гарантируют практику такой экономии топлива, которая осуществляется без ущемления интересов авиации по сравнению с другими потребителями топлива.
-

Добавление 1

Основные принципы осуществления нерегулярных воздушных сообщений

Что касается регулирования международных нерегулярных воздушных сообщений, то статья 5 Чикагской конвенции разрешает государствам вводить правила, условия или ограничения в отношении принятия на борт или выгрузки пассажиров, груза, почты при осуществлении таких сообщений на своей территории. Специальная авиатранспортная конференция (1977) согласилась с тем, что окончательной целью в этой области является выработка политики, направленной на обеспечение того, чтобы международные регулярные и нерегулярные перевозки совместно удовлетворяли потребности общества таким образом, чтобы при этом достигалась эффективная и экономичная эксплуатация обоих видов обслуживания. Однако, несмотря на значительные усилия Группы экспертов по регулированию воздушных сообщений, достигнуть соглашения в отношении такой политики для всемирного применения не удалось. Соответственно, Группа экспертов остановилась на разработке основных принципов, которые охватывали бы особенности национальных политик и целей. Третья Авиатранспортная конференция (1985) рекомендовала, чтобы основные принципы регулирования нерегулярных авиаперевозок, разработанные данной Группой, были включены в надлежащей форме в документ Doc 9440. Ниже соответственно приводятся эти 28 основных принципов. (Порядок изложения не является указанием их относительного значения).

Следует отметить, однако, что в связи с эволюцией авиатранспортной отрасли и либерализацией регулирования, в особенности начиная с 90-х годов, все большее число государств принимает либеральную политику в отношении нерегулярных полетов; некоторые государства фактически устранили нормативные различия между регулярными и нерегулярными сообщениями. Дополнительная информация о регулировании нерегулярных воздушных сообщений содержится в главе 4.6 документа Doc 9626.

1. Методы регулирования, относящиеся к нерегулярным воздушным перевозкам, если они используются государствами, могут служить достижению различных национальных целей, в частности, обеспечению достаточной степени экономической защиты регулярных перевозок и жизнеспособности регулярных перевозчиков, осуществляющих свою деятельность в связи с обязательствами о предоставлении общественных услуг. Однако государствам следует избегать ситуаций, в которых чрезмерно ограничивающие методы регулирования могут привести к тому, что эксплуатация нерегулярных (чартерных) перевозок станет невозможной, неэффективной или неэкономичной, поскольку эти оба типа перевозок вместе взятые различным образом отвечают потребностям общества.
2. Учитывая важность для общества экономической жизнеспособности чартерных перевозок и нерегулярных перевозчиков и их уязвимость от конкурентных тарифов и соответствующих условий, предлагаемых регулярными перевозчиками, их следует обеспечивать, не прибегая, однако, к использованию таких методов или мер регулирования, которые нанесут ущерб регулярным перевозкам, а также надежному справедливому и упорядоченному развитию рынка в целом.
3. Цель, связанная с поддержанием приемлемых отношений между регулярными и чартерными перевозчиками (с учетом измененного примечания № 6 к определению "регулярных международных воздушных перевозок", которое было дано Советом в 1952 году), должна подразумевать признание концепции, что при применении жестких методов

регулирования чартерные перевозки могут быть прекращены. Противоположный результат можно достигнуть путем применения менее строгих или минимальных методов регулирования.

4. При желании обеспечить перевозчикам страны отправления и страны назначения достаточные возможности для участия в осуществляемых перевозках, государствам необходимо избегать одностороннего применения дискриминационных методов регулирования, авиакомпаниям – нечестной рыночной практики, такой как установление грабительских цен. Государства также должны препятствовать любым действиям, наносящим вред развитию международных воздушных перевозок, к числу которых относится требование производить выплаты национальному перевозчику (например, требование о "плате за право перевозок").

5. Следует, по мере возможности и необходимости, сокращать или устранять любые различия между определенными методами регулирования чартерных перевозок и условиями применения сопоставимых тарифов на регулярные воздушные перевозки. В частности, подобные различия следует сокращать или устранять в эксплуатационные периоды "пик" или в отдельных районах, где регулярные перевозки не производятся.

6. Государствам следует предпринимать усилия на региональном и международном уровнях, направленные на применение и согласование приемлемых методов регулирования для различных типов чартерных рейсов, обеспечивая тем не менее государствам достаточную возможность гибкого подхода для решения своих национальных первоочередных задач и потребностей. Там, где существуют согласованные международные правила, (например, в региональных организациях гражданской авиации) государствам следует стремиться их применять.

7. Нерегулярные воздушные перевозки, которые не являются открытыми для широкой общественности, должны быть предметом минимального регулирования при осуществлении экономической политики или упрощения административных формальностей. Рейсы в гуманитарных целях или экстренные рейсы, рейсы аэротакси и рейсы для оказания медицинской помощи следует, там где это возможно на основе взаимности, освобождать от любого контроля, кроме предварительного представления плана полета.

8. Для обеспечения эффективности методов регулирования чартерных рейсов государствам следует принимать необходимые меры по контролю за соблюдением подобных методов регулирования, а также по совершенствованию механизма их осуществления. Например, что касается осуществления регулирования, то Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА), помимо прочего, рекомендует, чтобы в зависимости от серьезности и/или частоты повторения нарушений на последовательной основе принимались следующие меры:

- a) внимательное расследование случаев нарушений;
- b) отказ в просьбе на разрешение перевозок;
- c) приостановление действия разрешения;
- d) наложение штрафа;
- e) отказ в праве посадки в случае грубого нарушения; и/или
- f) другие санкции, принятие которых считается необходимым.

9. Поскольку конкуренция со стороны так называемых "планируемых" чартерных перевозок или чартерных перевозок "по расписанию" может влиять на регулярные перевозки в большей степени, чем на другие типы нерегулярных перевозок, то государства могут изъявить желание согласовать свои регламентирующие положения для каждого типа нерегулярных перевозок путем проведения различия между такого рода чартерными перевозками и другими категориями нерегулярных воздушных перевозок.

10. Конкуренция со стороны так называемых "планируемых" чартерных перевозок или чартерных перевозок или чартерных перевозок "по расписанию" не должна создавать препятствий к тому, чтобы осуществляемые с

необходимой частотой прямые регулярные перевозки – являющиеся, по мнению государств, важным фактором – приобретали или сохраняли экономическую жизнеспособность.

11. Считается, что методы регулирования нерегулярных воздушных перевозок включают "существенные ограничения", если на конкретном рынке они приводят к тому, что значительная часть широкой общественности не может или не желает пользоваться такими перевозками или выполнять выдвинутые условия. Как правило, характер "существенных ограничений" таков, что вынуждает нерегулярный воздушный транспорт фактически ограничиваться выполнением недорогостоящих развлекательных или дискреционных поездок или специализированной перевозкой пассажиров и грузов. Специализированными типами чартерных перевозок (перечень не ограничивается ими) являются:

- a) перевозка специализированных групп,
- b) перевозка групп с общим интересом и/или в связи со специальным событием,
- c) перевозка студентов,
- d) перевозка сезонных рабочих,
- e) перевозка гражданских лиц и военнослужащих,
- f) перевозка верующих (паломников),
- g) гуманитарные/экстренные рейсы,
- h) аэротакси/санитарные рейсы,
- i) рейсы в личных целях/единые рейсы для перевозки:
 - беженцев,
 - спортивных команд,
 - экипажей кораблей,
 - в поощрительных целях (продажа/производительность),
 - в связи с продажей земли.

12. Ограничения на поездки и другие ограничения, налагаемые на нерегулярные (чартерные) перевозки, не должны выходить за рамки ограничений, необходимых для поддержания различия между регулярными и нерегулярными воздушными перевозками, а также для сохранения требуемого равновесия между обоими видами перевозок, определяемого государствами и общественными интересами.

13. Отсутствие "существенных ограничений" может привести к стиранию различия между регулярными и нерегулярными (чартерными) воздушными перевозками. В этих случаях нерегулярные (чартерные) перевозки могут быть переклассифицированы в регулярные в соответствии с измененными примечаниями к определению регулярных перевозок, которое было дано Советом ИКАО в 1952 году, или, с другой стороны, государства могут применять аналогичные методы регулирования к обоим видам воздушных перевозок.

14. С учетом статьи 5 Чикагской конвенции прямой контроль емкости нерегулярных (чартерных) перевозок, если это необходимо, должен вводиться одним государством за счет другого без предварительных консультаций и с

должным учетом всех соответствующих факторов, включая желательность в большинстве случаев сохранения жизнеспособного сектора нерегулярных (чартерных) перевозок.

15. В рамках односторонних регламентирующих положений государства всегда оставляют за собой право предоставлять или не предоставлять разрешение на выполнение чартерных полетов по соображениям общественных интересов в соответствии со статьей 5 Конвенции. Государства могут, однако, решить ограничить такое дискреционное право, например, многосторонним Соглашением 1956 года о коммерческих правах на выполнение нерегулярных воздушных перевозок в Европе.

16. Методы регулирования чартерных полетов, в случае их введения, должны быть справедливыми, обоснованными, предотвращающими дискриминацию, четкими, не противоречащими своей цели, требующими минимальных канцелярских формальностей или процедурных задержек, и должны предоставляться в отпечатанном виде по первому требованию. (Пример минимальных процедурных требований к предоставлению разрешения на выполнение нерегулярных перевозок приводится в пунктах 2.41 и 2.42 Приложения 9, десятое издание).

17. Во всех случаях введение методов регулирования чартерных полетов или возникновения различий между государствами в их применении, консультации между государствами или, если это возможно, двусторонние или многосторонние соглашения могут стать основой для установления и расширения их координации и согласования для максимального предотвращения проблем, создаваемых противоречивыми положениями.

18. Если государства считают идеальным такое положение, когда методы регулирования, используются минимально или, по возможности, вообще не используются, то такие методы регулирования, которые могут ограничить объем или типы предлагаемых чартерных рейсов, являются в значительной степени ненужными. Например, минимальное использование или неиспользование методов регулирования может иметь место в различных ситуациях, связанных, например, с полетами небольших воздушных судов или перевозками в гуманитарных целях. Оно также может иметь место в случае, когда как государства отправления, так и государства назначения в одностороннем порядке избегают их использования или договариваются друг с другом об их неиспользовании. Однако такие методы регулирования, которые защищают фонды потребителей, обеспечивают выполнение межправительственных соглашений или поддержание хороших отношений и осуществление принципа взаимности, могут быть сохранены.

19. Государствам следует учитывать, что любые методы регулирования, применяемые к нерегулярным воздушным перевозкам, могут влиять на спрос и объем таких предлагаемых перевозок, равно как ценообразование, маршруты, доступ на рынок и аналогичные факторы влияют на спрос и предложения емкости регулярных перевозок.

20. Для защиты потребителей нерегулярных (чартерных) воздушных перевозок от невыполнения воздушными перевозчиками, фрахтователями или их представителями своих обязанностей следует обеспечивать наблюдение и контроль за тем, чтобы эти эксплуатанты были в состоянии осуществлять перевозки, о чем частично говорится в передаваемых документах о гарантии исполнения, прочих поручительствах и в свидетельстве о достаточной ответственности, предоставление которых требуется положениями применяемых конвенций, соглашений или национальным законодательством.

21. При стимулировании конкуренции в области воздушных перевозок следует внимательно следить за возможностью нежелательного развития событий, связанных с практикой грабительского подхода или демпинга, которая, в свою очередь, может привести к возникновению ожесточенной конкуренции, олигополии или монополии на международном рынке воздушных перевозок в целом и на рынке международных нерегулярных перевозок в частности.

22. Стремясь к расширению рынков пассажирских и грузовых перевозок, следует учитывать ограниченность таких ресурсов, как воздушные трассы и аэропорты, а также ограничения, связанные с охраной окружающей среды, прежде всего в тех случаях, когда обеспечение нерегулярных перевозок рассматривается государствами менее важным, чем обеспечение регулярных перевозок.

23. При разрешении осуществления нерегулярных перевозок, предназначенных для обеспечения прямой связи между пунктами там, где таких перевозок раньше не было, не следует игнорировать регулярные перевозки, осуществляемые в разумных пределах, обеспечивая тем самым достаточную степень экономической защиты регулярных перевозок.

24. При рассмотрении вопроса о сведении к минимуму методов регулирования нерегулярных перевозок следует внимательно изучить цель применения конкретных методов регулирования, и если эта цель должным образом достигается путем использования только таких методов, их следует сохранять.

25. Учитывая различие целей государств и разнообразие районов эксплуатации, публикация и предание гласности существующих национальных методов регулирования нерегулярных перевозок окажут большую помощь другим правительствам, перевозчикам и пользователям.

26. Сведение к минимуму и, в некоторых случаях, ликвидации методов и регулирования чартерных перевозок может использоваться государствами, стремящимися к общему снижению цен, основной целью которых не является защита регулярных перевозок, и они заинтересованы в:

- a) значительном увеличении туристических перевозок в страну;
- b) предоставлении своим пользователям выгод, связанных с установлением минимально низких цен;
- c) увеличение рынков пассажирских и грузовых перевозок;
- d) сведении к минимуму ограничений в рамках общей экономической политики или в упрощении административных процедур; или
- e) выполнении периодических потребностей в перевозках сезонного или нерегулярного характера.

Хотя ликвидация методов регулирования может покончить с разделением на регулярные и нерегулярные перевозки, это, тем не менее, не следует обязательно понимать таким образом, что разница между этими двумя видами перевозок исчезнет.

27. Государства, которые стремятся поощрять туристические поездки в страну и в то же время хотят защитить свои регулярные перевозки, могут разрешать чартерные рейсы, если эти рейсы производятся из тех аэропортов за границей, которые не используются их регулярными авиакомпаниями.

28. Различия между некоторыми методами регулирования чартерных перевозок и условиями, которые применяются по отношению к тарифам регулярных воздушных перевозок, могут сохраняться с целью поддержания желаемых отношений между регулярными и нерегулярными перевозками и обеспечения достаточной степени экономической защиты регулярных перевозок и жизнеспособности регулярных перевозчиков.

Добавление 2

Инструктивный материал по предотвращению или урегулированию конфликтов, связанных с применением законов о конкуренции к международному воздушному транспорту

В 1985 году Третья Авиатранспортная конференция приняла рекомендацию 5, призывающую Совет "разработать в первоочередном порядке соответствующий инструктивный материал в целях предотвращения или разрешения конфликтов между Договаривающимися государствами в отношении применения национальных законов о конкуренции к международному воздушному транспорту, особенно в случаях, когда затрагиваются положения двусторонних соглашений о воздушном сообщении и когда предполагается их экстратерриториальное применение. Совет впоследствии утвердил рекомендацию 5 и Секретариат приступил к проведению исследования с помощью групп экспертов, привлеченных из Договаривающихся государств и международных организаций.

Исследование привело к разработке инструктивного материала, состоящего из ряда конкретных руководящих указаний государствам и пояснительных примечаний к ним, а также типового положения для возможного включения в двусторонние соглашения о воздушном сообщении. После рассмотрения Авиатранспортным комитетом в сентябре 1988 года Совет принял решение в ноябре 1988 года направить этот инструктивный материал государствам. Хотя данный материал не налагает на государства никаких обязательств, он может помочь им в деле предотвращения или разрешения конфликтов, связанных с применением национальных законов, политики и практики в области конкуренции к международному воздушному транспорту.

В настоящем добавлении приводится инструктивный материал, который первоначально содержался в циркуляре 215-АТ/85 ИКАО, опубликованном в 1989 году.

ВВЕДЕНИЕ

Государства принимают политические и практические решения, а также зачастую законы, направленные на содействие или сдерживание конкуренции в своей внутренней и внешней торговле. Ввиду большого разнообразия национальных позиций существует тенденция возникновения конфликтов между государствами, связанных с фактическим или потенциальным применением законов о конкуренции одного государства к коммерческим организациям другого. Международный воздушный транспорт – это коммерческая отрасль, в которой существуют весьма различные взгляды по поводу желательных уровней протекционизма, конкуренции и внутриотраслевой кооперации. Следовательно, односторонние действия по вопросам конкуренции в этой области усиливают вероятность конфликтов между государствами. Одностороннее регулирование одним государством деятельности по обеспечению воздушных сообщений, осуществляемой авиакомпанией другого государства, путем применения законов о конкуренции или практических шагов, неприемлемых для этого другого государства, увеличивает вероятность возникновения между ними споров, которые могут отрицательно сказываться на международном воздушном транспорте.

Нижеследующий инструктивный материал по предупреждению и урегулированию конфликтов состоит из ряда конкретных руководящих принципов вместе с пояснительными примечаниями и типового положения для возможного включения в двусторонние соглашения по воздушному транспорту. Он предназначен для оказания помощи государствам в любых случаях, когда фактическое или возможное применение законов о конкуренции одним государством или группой государств к международному воздушному транспорту, в частности на экстратерриториальной основе, вызывает или может вызвать конфликт в области воздушного транспорта с другим государством или государствами. Следует отметить, что любые ссылки в тексте на "применение законов о конкуренции" должны рассматриваться, как включающие также применение политики и практики в области конкуренции, которые являются частью более широкой деятельности правительств.

Ряд международных организаций, таких как Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), Международная торговая палата (МТП) и Ассоциация международного права (АМП) разработали инструктивный материал по общей проблеме экстратерриториального применения национальных законов о конкуренции. Кроме того, существует несколько двусторонних соглашений о процедурах применения законов о конкуренции и сотрудничестве. Хотя эти усилия, значение которых выходит далеко за рамки авиатранспортной области, были полезными и имеют отношение к разработке приведенного в настоящем документе инструктивного материала, этот материал ИКАО непосредственно касается спорных ситуаций, связанных конкретно с международным воздушным транспортом. Вместе с тем в настоящем материале сделана попытка всестороннего охвата вопросов международного воздушного транспорта с учетом широкого разнообразия мнений по этой проблеме среди Договаривающихся государств ИКАО.

РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ

Каждое из нижеприведенных руководящих указаний сопровождается комментарием, в котором подчеркиваются основные моменты или содержатся пояснения относительно сферы или цели его применения. Так как граница между предупреждением и урегулированием конфликта не всегда четко прослеживается, инструктивный материал приводится без разделения на две категории. Он построен в логической последовательности, начиная с принципов и процедур предупреждения конфликта и кончая принципами и процедурами его урегулирования.

РУКОВОДЯЩЕЕ УКАЗАНИЕ А

Государствам надлежит следить за тем, чтобы их законы, политика и практика в области конкуренции и любое их применение к международному воздушному транспорту были совместимы с их обязательствами по соответствующим международным соглашениям; в отношении принятия таких законов, политики и практики или изменений в них государствам следует обеспечивать возможности для ознакомления с точкой зрения любой заинтересованной иностранной стороны и по запросу другого государства или государств пояснять степень, в которой такие законы, политика и практика или изменения в них могут влиять на деятельность международных авиакомпаний такого государства или государств.

Комментарий. Вопрос о юридической определенности кооперативной деятельности беспокоит многие авиакомпании. В последние годы ряд государств пересмотрели свои законы о конкуренции и в некоторых случаях включили в их сферу воздушный транспорт. Одним последствием этого явился период неопределенности для авиакомпаний и необходимость в инициативах по пояснению любого фактического или предполагаемого их применения к международным авиакомпаниям и их деятельности. Инструктивное указание содержит принципы и процедуры, направленные на урегулирование таких ситуаций. Особо подчеркивается вопрос о совместимости с действующим регулированием международного воздушного транспорта, в частности двусторонней системой регулирования. Предполагается, что государства стремятся к согласованию своего внутреннего законодательства с взятыми на себя международными обязательствами. Фраза "законы, политика и практика в области конкуренции", используемая в настоящем и последующих руководящих указаниях, имеет целью обеспечить широкое толкование, так как некоторые режимы законов о конкуренции могут охватывать несколько или все статуты, постановления, директивы, заявления о политике, административные указания и процессы.

РУКОВОДЯЩЕЕ УКАЗАНИЕ В

При осуществлении своих законов, политики и практики в области конкуренции государству следует в полной мере учитывать и благожелательно относиться к мнениям любого другого государства или государств, когда могут затрагиваться их важные интересы в области международного воздушного транспорта, а также проявлять международную вежливость, умеренность и воздержанность.

Комментарий. В данном руководящем указании излагаются относящиеся к рассматриваемому вопросу международные принципы и практика, служащие руководством для государств, когда применяемые ими законы о конкуренции могут затрагивать интересы международного воздушного транспорта. "Вежливость" отражает часто применяемую в области международного воздушного транспорта концепцию, являясь важным аспектом судебных правил, доктрин и приоритета, созданных в связи с экстратерриториальным применением национального законодательства и вопросов юрисдикции. Это предполагает уважительное отношение одного государства или его ведомства к актам другого государства или его ведомства. В международном праве это обязательство не рассматривается как имеющее обязательную силу; скорее, это вопрос этикета, и его уместность и применение зависят от обстоятельств.

РУКОВОДЯЩЕЕ УКАЗАНИЕ С

Там, где законы, политика или практика государств в области конкуренции таковы, что они могут вызвать фактические или потенциальные конфликты в отношениях между ними по вопросам международного воздушного транспорта, государствам следует проводить консультации с целью достижения взаимопонимания о том, как применять в рамках таких отношений законы, политику и практику в области конкуренции, чтобы обеспечить авиакомпаниям максимально возможную юридическую уверенность и максимальные возможности для избежания потенциального конфликта.

Комментарий. В руководящем указании С подчеркивается аспект сотрудничества и юридической определенности, а также необходимость взаимопонимания между государствами о том, как применять и применять ли законы о конкуренции в отношениях между собой по вопросам авиации. "Взаимопонимание" может иметь форму соглашения или чего-либо более низкого статуса и, возможно, касаться вопроса о конкретных освобождениях.

РУКОВОДЯЩЕЕ УКАЗАНИЕ D

Когда применение к международному воздушному транспорту законов, политики и практики в области конкуренции может привести к спорам между государствами по вопросам юрисдикции или политики, государствам следует соблюдать свои соответствующие международные обязательства и практику в международных отношениях, такую как уведомление, консультации, вежливость и сотрудничество; государствам следует тщательно взвешивать интересы других государств в таких вопросах.

Комментарий. Данное руководящее указание затрагивает вопрос об урегулировании конфликтных ситуаций и дополняет руководящее указание В относительно избежания конфликтов. Оно призывает к использованию принятой в области международных отношений определенной практики, когда в результате применения законов о конкуренции возникает спор. Такое применение может иметь открытый или частный характер. Подобным же образом взвешивание интересов может быть открытым и частным, хотя сама мысль о взвешивании иностранных интересов в рамках внутреннего суда представляется спорной.

РУКОВОДЯЩЕЕ УКАЗАНИЕ Е

Любой конфликт, связанный с применением законов о конкуренции к международному воздушному транспорту, вопрос о коем поднят другим государством и который затрагивает важные национальные интересы или политику этого другого государства, должен в допустимой национальными законами и политикой степени и в качестве вопроса международных отношений между двумя государствами рассматриваться на исполнительном уровне или исполнительной властью правительства.

Комментарий. Конфликт в связи с применением законов о конкуренции к международному воздушному транспорту, по существу, является вопросом международных отношений, но он также может затрагивать различные уровни или сферы государственной власти. В данном руководящем указании подчеркивается, что исполнительный уровень правительства должен быть в центре разрешения конфликтной ситуации, когда затрагиваются основные интересы национального воздушного транспорта или политика других государств. Фраза "в допустимой национальными законами и политикой степени" в данном руководящем указании служит признанием возможности существования конституционных или административных ограничений, которые требуют частного судебного иска за пределами контроля национальной исполнительной власти.

РУКОВОДЯЩЕЕ УКАЗАНИЕ F

Без ущерба праву каждого государства на защиту своих интересов в условиях возникновения потенциального конфликта в связи с применением одним государством своих законов, политики и практики в области конкуренции к вопросам, относящимся к действию соглашения о воздушном сообщении с другим государством, этим государствам следует использовать согласованный ими двусторонний процесс консультаций прежде, чем предпринимать какие-либо односторонние действия, которые могут усугубить конфликт.

Комментарий. В последние четыре десятилетия двусторонние соглашения о воздушных сообщениях в различной степени допускали разработку кооперативной практики авиакомпаний. Их важной и постоянной чертой неизменно был процесс консультаций. В период переоценки национальной политики, а также изменений и напряженности в условиях регулирования процесс консультаций, как отмечается в руководящем указании, должен иметь приоритет над односторонними действиями всякий раз, когда потенциальный конфликт, связанный с законами о конкуренции, касается вопросов, подпадающих под действия двустороннего соглашения. Однако такой приоритет не может препятствовать государству пользоваться своим правом на иск для защиты собственных интересов. Примером этого может служить любая кооперативная практика авиакомпаний, включая многосторонний процесс координации тарифов, которая принимается или санкционируется в рамках соглашения.

РУКОВОДЯЩЕЕ УКАЗАНИЕ G

Государство, проводящее согласно своим законам о конкуренции расследование или разбирательство, которое может затронуть важные интересы или политику другого государства в области воздушного транспорта, должно уведомить это другое государство, по возможности, заблаговременно и, по необходимости, провести с ним консультации. В ходе консультаций следует выявить особые интересы и причины обеспокоенности каждого государства и стремиться к избежанию, сведению к минимуму или урегулированию любого возможного конфликта между ними.

Комментарий. Двустороннего соглашения о воздушных сообщениях может и не быть, когда действия одного государства в рамках законов о конкуренции рассматриваются другим государством как затрагивающие его интересы или политику. Данное руководящее указание направлено на то, чтобы охватить любую ситуацию, связанную с действиями принудительного характера органов, ведающих вопросами конкуренции. Хотя в данном руководящем указании ответственность возлагается на государство, предпринимаящее действия по уведомлению другого

потенциально затрагиваемого государства, инициатива по проведению консультаций исходит от последнего. Государству, предпринимающему действия, следует как можно ранее направить уведомление с тем, чтобы для целей, отмеченных в руководящем указании, можно было воспользоваться механизмом консультаций.

РУКОВОДЯЩЕЕ УКАЗАНИЕ Н

Государству, которому становится известно о частном судебном иске по его законам о конкуренции, когда такой иск может затрагивать важные интересы или политику в области международного транспорта другого государства, следует направить уведомление этому другому государству и, по необходимости, провести с ним консультации.

Комментарий. Данное руководящее указание дополняет руководящее указание G и освещает ситуацию с частными судебными исками. Оно также включает понятие об уведомлениях и консультациях, но отличается от руководящего указания G в том смысле, что уведомление в данном случае выступает, по необходимости, как вопрос *ex post facto*, учитывая, что направление предварительного уведомления о частном судебном иске представляется весьма маловероятным. Более того, в данном руководящем указании, в отличие от упомянутого выше, не указываются цели консультаций. Тем не менее консультации, по своему назначению, служат механизмом, позволяющим выяснить интересы и избежать или урегулировать возможные конфликты.

РУКОВОДЯЩЕЕ УКАЗАНИЕ I

При возбуждении частного судебного иска по законам о конкуренции одного государства, когда такой иск может затрагивать важные интересы в области международного воздушного транспорта другого государства, государству, где возбуждается иск, следует содействовать обеспечению доступа для другого государства в соответствующий судебный орган и/или, при необходимости, предоставлять этому органу информацию. Такая информация может отражать его собственные интересы, касающиеся внешних сношений, интересы другого государства, представленные этим государством и, по возможности, результаты любых консультаций с этим другим государством относительно упомянутого иска.

Комментарий. Хотя организационные и административные меры могут препятствовать вмешательству в судебный процесс со стороны, многие государства признают необходимость в разрешении доступа к судебной системе для сторон или ведомств, имеющих косвенный интерес к разбирательству, но способных оказать помощь суду путем добровольного высказывания соответствующих мнений или предоставления информации. В некоторых системах это известно, как *amicus curiae*, "друг суда". Другие государства допускают варианты такой идеи. Эта мысль затрагивается в данном руководящем указании, но ее реализация в данном случае зависит от государства, чьи интересы могут быть затронуты. В руководящем указании отмечены вопросы, с которыми может обратиться к суду государство, где возбуждается иск. Предполагается, что при разрешении обратиться к суду затрагиваемое государство представляет свои собственные интересы.

РУКОВОДЯЩЕЕ УКАЗАНИЕ J

Государствам следует сотрудничать в соответствии с любыми применяемыми международными обязательствами и в допустимой их национальными законами или политикой степени, дабы предоставить возможность своим авиакомпаниям или прочим ведомствам и гражданам предоставить компетентным органам другого государства информацию, имеющую отношение к иску по законам о конкуренции, при условии, что такое сотрудничество или представление информации не противоречит их важным национальным интересам.

Комментарий. Процедуры представления или разглашения информации, особенно по частным искам, связанным с законами о конкуренции, вызывают большие разногласия и служат источником конфликтов. Некоторые государства ввели "блокирующее законодательство" в ответ на иски других государств с расширенными процедурами истребования документов. Сотрудничество в представлении информации следует поощрять там, где оно согласуется с международными обязательствами и не противоречит национальным интересам. Цель данного руководящего указания заключается лишь в том, чтобы изложить некоторые параметры применения практики, которая может стать источником такого конфликта. Под "международными обязательствами" имеются в виду обязательства не только по двусторонним соглашениям, но также обязательства и требования к государствам, являющимся сторонами в Гаагской конвенции 1970 года о передаче за границу свидетельств по гражданским или коммерческим делам. Этот договор касается вопросов обработки и исполнения в государстве запросов от судебных органов другого государства о представлении информации; он также позволяет государству отказать в помощи или представлении информации, когда такая помощь или информация может нанести ущерб его суверенитету.

РУКОВОДЯЩЕЕ УКАЗАНИЕ К

При проведении консультации с другим государством по иску, возбужденному органами государства по вопросам законов о конкуренции, государству, где возбуждается иск, следует воздерживаться от требования о разглашении информации, которой располагает другое государство, а этому другому государству следует воздерживаться от применения любого так называемого "блокирующего законодательства" в отношении такого разглашения.

Комментарий. Данное руководящее указание также имеет целью осуществление контроля за конфликтной ситуацией и освещает вопрос использования одной стороной процедур представления информации, а другой – "блокирующего законодательства". Оно призывает обе стороны воздерживаться от предпринятия этих действий до проведения консультаций, дабы создать максимум условий для урегулирования спорного вопроса. Применение данного руководящего указания ограничено консультациями о действиях, предпринятых органами одного государства, ведающими вопросами обеспечения соблюдения законов о конкуренции. Это указание не распространяется на частные судебные иски отчасти по причине того, что контроль за процессом представления информации может осуществляться судебным органом.

РУКОВОДЯЩЕЕ УКАЗАНИЕ L

По возможности, данные руководящие указания следует применять *mutatis mutandis* к отношениям между государствами при наличии у группы государств общих законов, политики и практики в области конкуренции или при наличии многосторонних договоренностей.

Комментарий. Заключительное руководящее указание в допустимой степени распространяет все предыдущие указания на группы государств с режимами законов о конкуренции, применяемыми к их отдельным членам. Существует несколько таких групп, но наиболее известными из них являются европейские сообщества, где стандарты сообщества в области конкуренции, изложенные в Римском договоре и дополненные правилами и директивами Комиссии и решениями Европейского суда, в возрастающей степени применяются к деятельности воздушного транспорта в рамках Сообществ. Долгосрочные последствия для деятельности в рамках Сообществ, осуществляемой эксплуатантами воздушного транспорта, не являющимися членами Сообщества не ясны, но возможность конфликта существуют ввиду признания "доктрины последствий" в рамках режима законов о конкуренции в Сообществе.

ТИПОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ О ЗАКОНАХ КОНКУРЕНЦИИ

Нижеприведенное типовое положение предлагается в качестве всеобъемлющего, но поддающегося адаптации руководства применительно к любой паре государств, которые имеют или могут иметь двустороннее соглашение и испытывают или могут испытывать трудности в рамках своих отношений по вопросам воздушного транспорта с точки зрения применения национальных законов о конкуренции. Его использование государствами в своих двусторонних соглашениях носит абсолютно факультативный характер и не имеет смысла в тех случаях, когда, например, обе стороны проводят кооперативную практику в деятельности авиакомпаний и ни одна из сторон не имеет закона о конкуренции. Это положение не заменяет какие-либо действующие процедуры. В общем его цель состоит в усилении двустороннего механизма предупреждения и урегулирования конфликтов, а также в решении на двусторонней основе вопросов, связанных с применением норм законов о конкуренции к воздушному транспорту. Это положение опирается главным образом на концепции и принципы, изложенные в руководящих указаниях.

ТИПОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

Статья "X"

Законы о конкуренции

- 1) Стороны информируют друг друга о своих законах, политике и практике в области конкуренции или изменениях в них и любых преследуемых ими целях, которые могут повлиять на деятельность воздушного транспорта в рамках настоящего соглашения, и указывают полномочные органы, ответственные за их осуществление.
- 2) Стороны оказывают помощь авиакомпаниям друг друга в допустимой их собственными законами и правилами степени, обеспечивая руководство по вопросам о соответствии какой-либо предлагаемой практики авиакомпаний со своими законами, политикой и практикой в области конкуренции.
- 3) Стороны уведомляют друг друга о любых случаях отмеченного ими несоответствия между применением их законов, политики и практики в области конкуренции и положениями, относящимися к действию настоящего соглашения; по просьбе какой-либо из сторон процесс консультаций, предусматриваемый настоящим соглашением, используется с целью выяснения наличия такого конфликта и поисков путей его разрешения или ослабления до минимума.
- 4) Стороны уведомляют друг друга о своем намерении возбудить иск против авиакомпании (авиакомпаний) друг друга или о вчинении любых частных судебных исков в рамках их законов о конкуренции, информация о которых может быть доведена до их сведения.
- 5) Без ущерба праву на иск каждой из сторон процесс консультации, предусматриваемый в настоящем соглашении, используется каждый раз, когда на то имеется просьба какой-либо из сторон, и делать это следует с целью выявления соответствующих интересов сторон и вероятных последствий, вытекающих из конкретного иска по законам о конкуренции.
- 6) Стороны стремятся к соглашению в ходе таких консультаций, проявляя должное внимание соответствующим интересам каждой стороны и альтернативным средствам, которые также могут обеспечить достижение целей такого иска по законам о конкуренции.
- 7) Если соглашение не достигнуто, каждая сторона при проведении своих законов, политики и практики в области конкуренции полностью и доброжелательно учитывает точку зрения другой стороны и проявляет международную вежливость, умеренность и воздержанность.

- 8) Сторона, в рамках законов о конкуренции которой возбужден частный судебный иск, содействует обеспечению допуска другой стороны к соответствующему судебному органу и/или, при необходимости, предоставляет информацию этому органу. Такая информация может включать сведения о ее собственных интересах в области внешних сношений, интересах другой стороны, сообщенных этой стороной, и, по возможности, о результатах любых консультаций с этой другой стороной относительно упомянутого иска.
 - 9) Стороны сотрудничают, насколько это позволяют их национальные законы или политика и в соответствии с любыми применимыми международными обязательствами, в разрешении разглашения их авиакомпаниями или другими ведомствами и гражданами информации, имеющей отношение к иску по законам о конкуренции, для компетентных органов друг друга, при условии что такое сотрудничество или разглашение не противоречит их важным национальным интересам;
 - 10) При проведении консультаций с другой стороной по иску, возбужденному органами одной стороны, занимающимися законами о конкуренции, сторона, на чьей территории возбуждается иск, до завершения этих консультаций воздерживается от требования о разглашении информации, которой располагает другое государство, а это другое государство воздерживается от применения любого блокирующего законодательства.
-

Добавление 3

Преференциальные меры для развивающихся стран в области экономического регулирования международного воздушного транспорта

Всемирная Авиатранспортная конференция 1994 года рекомендовала ИКАО продолжать проводить исследования и разрабатывать рекомендации по ряду важных вопросов, включая "преференциальные меры в области экономического регулирования международного воздушного транспорта с целью обеспечения активного участия развивающихся государств в этом виде транспорта". Совет впоследствии утвердил данную рекомендацию и Секретариат провел исследование, в результате которого были представлены в частности некоторые возможные преференциальные меры с соответствующими замечаниями к ним.

После рассмотрения исследования Авиатранспортным комитетом в сентябре 1996 года Совет решил в ноябре 1996 года, что данное исследование следует направить Договаривающимся государствам для их рассмотрения и как можно более широкого использования. Принимая это решение, Совет отметил, что государства, исходя из своих конкретных потребностей и условий, сами будут определять, следует ли им применять какие-либо преференциальные меры в своих взаимоотношениях в области регулирования, а также когда и каким образом делать это. Данный вопрос рассматривался также на 32-й сессии Ассамблеи, которая согласилась с тем, что государствам следует настоятельно рекомендовать особо учитывать в своих взаимоотношениях в области воздушного транспорта интересы и потребности развивающихся стран, и там, где это позволяют обстоятельства, применять соответствующие преференциальные меры.

В контексте экономического регулирования международного воздушного транспорта термин "преференциальные меры" был определен в исследовании Секретариата как "не основанные на взаимности механизмы регулирования, которые, по согласованному мнению государств, состоящих в отношениях в сфере регулирования, необходимы развивающейся стране, состоящей в таких отношениях, для обеспечения ее эффективного и устойчивого участия в международном воздушном транспорте". Такие меры являются лишь одним элементом широкого диапазона средств, которые могут использоваться развивающимися странами для расширения своего участия.

В нижеуказанной таблице, взятой из материала исследования Секретариата (разослан письмом государствам ЕС 2/75-97/1 от 17 января 1997 года), перечислены некоторые возможные преференциальные меры. Они носят чисто иллюстративный характер и не являются взаимоисключающими; при определенном стечении обстоятельств несколько видов мер могут применяться одновременно на конкретном рынке. Они могут предоставляться в одностороннем порядке или же согласовываться на двусторонней или региональной основе. Следует отметить, что эти предлагаемые меры применимы в основном в тех случаях, когда участие государства в международном воздушном транспорте осуществляется путем непосредственного обеспечения воздушного сообщения его назначенной авиакомпанией (авиакомпаниями).

Возможные преференциальные меры для рассмотрения и потенциального использования государствами

ДОСТУП К РЫНКУ

<i>Потенциальные преференциальные меры</i>	<i>Замечания</i>
<p>A. В двусторонних отношениях в области воздушного транспорта с участием развитой и развивающейся страны доступ к рынку может быть либерализован на асимметричной основе в пользу партнера из развивающейся страны (по крайней мере на начальной стадии поэтапного введения расширенного доступа к рынку) в целях, например:</p> <ul style="list-style-type: none"> – предоставления авиаперевозчику из развивающейся страны права обслуживать большее количество городов; – предоставления коммерческих прав в рамках "пятой свободы" на представляющем для перевозчика интерес маршруте (маршрутах), которые предоставляющее государство, при обычных условиях, не предоставило бы третьей стороне или сторонам из развитых стран; – предоставления авиаперевозчику возможности выполнять перевозки в одностороннем порядке на некоторых маршрутах в течение согласованного периода времени; – предоставление перевозчику возможности выполнять больший объем перевозок в течение согласованного периода времени <p>B. Авиаперевозчикам из развивающихся стран может предоставляться большая гибкость, чем их партнерам из развитых стран, в отношении выполнения ими перевозок в развитые страны и из них, что позволит, например:</p> <ul style="list-style-type: none"> – иметь возможность изменять провозную емкость на маршрутах в рамках двустороннего рынка; – разрешить совместное использование кодов на представляющих для них интерес рынках, в том числе на маршрутах, не закрепленных за основным перевозчиком; – допускать неограниченную замену воздушных судов 	<p>Такие меры могут дать авиаперевозчику-бенефициарию преимущества, необходимые для установления жизнеспособного присутствия на рынке, и способствовать развитию рынка. Примером такого механизма служит соглашение 1980 года между Китаем и Соединенными Штатами Америки в области воздушного транспорта, в соответствии с которым, среди прочего, вторая назначенная Соединенными Штатами Америки авиакомпания приступает к выполнению перевозок через два года после начала деятельности первых назначенных перевозчиков.</p> <p>Примером того, как это делается в отношении между двумя развитыми странами, может служить соглашение 1995 года между Канадой и Соединенными Штатами Америки, в соответствии с которым для перевозчиков Соединенных Штатов Америки полный доступ к рынку трех крупных канадских аэропортов (Монреаль, Торонто и Ванкувер) будет введен в действие через три года после распространения такого режима на другие города</p> <p>В целом эти меры помогут авиакомпаниям из развивающихся стран посредством улучшения доступа к рынку и придания большей гибкости в действиях.</p> <p>Совместное использование кодов авиакомпаниями может быть выгодным для развивающихся стран в результате предоставляемой их авиакомпаниям возможности обслуживать маршруты с весьма низкой интенсивностью движения при минимальных затратах и, таким образом, более широко использовать свои коммерческие права. Поэтому в случаях, когда совместная деятельность авиакомпаний требует утверждения в соответствии с национальными законами о конкуренции, представляется практически целесообразным благоприятно рассматривать вопрос о предоставлении освобождения или иммунитета в отношении такой формы сотрудничества между авиакомпаниями развивающихся стран</p>

<i>Потенциальные преференциальные меры</i>	<i>Замечания</i>
<p>C. При введении новых менее жестких договоренностей о воздушных сообщениях с развитыми странами, развивающимся странам в течение согласованного периода времени может предоставляться пробный период</p> <p>D. Развивающимся странам может предоставляться более длительный, чем в рамках отношений между развитыми странами, период времени для постепенного введения в действие более либерализованных договоренностей в отношении доступа к рынку</p> <p>E. В отношениях между собой развивающиеся страны могут предоставлять больший доступ к рынку более быстрыми темпами, чем в рамках отношений с развитыми странами</p>	<p>Это позволит развивающимся странам опробовать преимущества новых менее жестких договоренностей, имея гарантии того, что они смогут исправить любые нежелательные последствия или даже выйти из конкретной договоренности, если она не работает</p> <p>В целом поэтапное введение будет содействовать достижению цели участия, позволит осуществлять контроль за присутствием на рынке и конкурентоспособностью, а также способствовать более широкому применению потенциальных мер, например, на региональном или даже многостороннем уровне.</p> <p>Примером функционирования такого механизма на двусторонней основе является заключенное в 1995 году соглашение о воздушном сообщении между Соединенными Штатами Америки и Филиппинами, в соответствии с которым Филиппины постепенно введут полный доступ к рынку к 2003 году. Поэтапное введение в Европейском союзе "единого рынка" является наглядным примером постепенного введения полного доступа к рынку в отношении развитых стран на региональной основе</p> <p>К числу примеров того, как это может быть сделано, относятся: Андский пакт (где перевозчики государств-членов имеют полный доступ к рынку всех пяти государств – членов субрегиона); Карибское сообщество и общий рынок (Caricom), в которое входят страны Карибского региона; и Декларация Ямусукро, объединяющая африканские государства</p>

КРИТЕРИИ ВЛАДЕНИЯ И КОНТРОЛЯ

<i>Потенциальные преференциальные меры</i>	<i>Замечания</i>
<p>F. При условии наличия надлежащих договоренностей, обеспечивающих безопасность полетов, развитые страны могут отметить свое требование о том, что авиаперевозчик развивающейся страны должен преимущественно принадлежать и фактически контролироваться этой страной или ее гражданами, с тем чтобы позволить, например:</p> <ul style="list-style-type: none"> – авиакомпаниям таких государств, находящимся в совместном или иностранном владении, выполнять согласованные перевозки; – развивающимся странам из одной экономической группы назначать авиакомпанию другого государства для осуществления коммерческих прав от своего имени в третьем государстве 	<p>Упомянутая в резолюции A24-12 Ассамблеи концепция "общности интересов" предназначалась в качестве преференциальной меры для развивающихся стран (и впоследствии была принята Всемирной Авиатранспортной конференцией для применения на более широкой основе)</p>

<i>Потенциальные преференциальные меры</i>	<i>Замечания</i>
<p>Г. При условии наличия адекватных договоренностей, обеспечивающих безопасность полетов, развитые страны могут отменить существующие в соглашениях о воздушных перевозках положения, ограничивающие использование арендованных у третьей стороны воздушных судов, с тем чтобы позволить авиакомпаниям развивающихся стран брать в аренду современное оборудование для выполнения воздушных перевозок</p>	<p>Это поможет авиакомпаниям развивающихся стран ввести в эксплуатацию более современное, но недорогое оборудование и повысить качество и, тем самым, конкурентоспособность предоставляемого ими обслуживания (ратификация государствами статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации и заключение договоренностей в соответствии с этой статьей будет способствовать достижению этой цели)</p>

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ "ОКОН"

<i>Потенциальные преференциальные меры</i>	<i>Замечания</i>
<p>Н. В аэропортах, где спрос на "окна" превышает предложение, преференции авиаперевозчикам из развивающихся стран могут предоставляться двумя способами в отношении использования имеющихся в аэропортах "окон":</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) путем удовлетворения их запросов в приоритетном порядке, в случае появления новых "окон" в результате увеличения пропускной способности аэропорта, или в случае появления "окон" в результате применения правила "использовать или потерять"; 2) в случае применения правила "использовать или потерять", применять менее жесткий "критерий использования или потери" в отношении "окон", используемых авиаперевозчиками развивающихся стран 	<p>Существующие в ИАТА комитеты по составлению графиков распределения "окон" по-прежнему являются жизнеспособным средством решения проблем с распределением "окон" в перегруженных аэропортах. Однако, поскольку большинство перевозчиков развивающихся стран имеют меньше по размеру парк воздушных судов и обычно выполняют меньше полетов, чем их партнеры из развитых государств, некоторые из предоставляемых им преференций будут способствовать снижению потенциальных трудностей при составлении расписания их полетов, и таким образом, помогут в достижении цели, заключающейся в обеспечении участия.</p> <p>Европейский союз ввел правило в отношении распределения "окон", в соответствии с которым, среди прочего, определенный процент новых "окон" должен распределяться перевозчикам, являющимся новыми участниками. В аналогичной ситуации, просьба перевозчика развивающейся страны, касающаяся, в частности, "окон", необходимых для освоения новой линии, может быть рассмотрена в том же порядке, который распространяется на перевозчиков, являющихся новыми участниками в группе</p>

ПРОБЛЕМЫ ДЕЛОВОЙ ПРАКТИКИ

<i>Потенциальные преференциальные меры</i>	<i>Замечания</i>
<p>I. Развивающимся странам может быть предоставлен более длительный период времени для введения либерализации в некоторых областях деловой практики, таких, как наземное обслуживание, перевод валют и перечисление выручки, наем на работу граждан и использование автоматизированных систем бронирования (например, меры, аналогичные положениям статьи 12 с), разработанного ИКАО Кодекса поведения в отношении АСБ)</p>	<p>Большинство рекомендованных Авиатранспортной конференцией механизмов регулирования в отношении вопросов деловой практики было разработано с учетом конкретных ситуаций для обеспечения условий справедливой конкуренции для всех авиакомпаний. В некоторых ситуациях развивающиеся страны могут испытывать потребность в использовании местной рабочей силы при обеспечении наземного обслуживания, осуществлении контроля за обменом иностранных валют, обеспечении защиты рабочих мест служащих авиакомпаний и гарантиях доступа к рынкам АСБ. Однако, учитывая рассматривавшиеся на Конференции цели механизмов в отношении вопросов деловой практики, необходимо будет позаботиться о том, чтобы исключения из этих механизмов, предоставляемые в виде преференциальных мер, не привели к установлению несправедливого режима в отношении других авиаперевозчиков. Что касается АСБ, следует отметить, что отказ от ввода в действие других АСБ может не только сузить рынок, но также и ограничить возможности авиаперевозчиков развивающейся страны в плане конкуренции на расширяющихся рынках третьих стран</p>

Добавление 4

Выводы, типовые положения и рекомендации Пятой Всемирной авиатранспортной конференции

Пятая Всемирная авиатранспортная конференция (ATConf/5), проведенная в Монреале с 24 по 28 марта 2003 года на тему "Проблемы и возможности либерализации", рассмотрела ряд проблем регулирования, возникающих в процессе либерализации. Результаты работы Конференции в сущности отражены в выводах, типовых положениях, рекомендациях и декларации глобальных принципов либерализации международного воздушного транспорта, которые были приняты консенсусом. Эти результаты составляют широкую основу политики и практическое руководство по гарантированной экономической либерализации, которые могут гибко использоваться государствами по своему усмотрению. Совет рассмотрел результаты Конференции ATConf/5 в июне 2003 года и решил направить их государствам для руководства и предпринятия соответствующих действий (письмо государствам SC 5/1-03/71 от 25 июля 2003 года).

Ниже приводятся выводы, типовые положения и рекомендации, принятые Конференцией в рамках соответствующих пунктов повестки дня. Типовые положения включены в *Типовые соглашения о воздушном сообщении* (приводятся в добавлении 5). Декларация Конференции приводится отдельно в разделе E части 1 настоящего документа.

Пункт 1.1 повестки дня. Условия и опыт либерализации

ВЫВОДЫ

На основе представленной документации и проведенной дискуссии в рамках пункта 1.1 повестки дня об условиях и опыте либерализации Конференция сделала выводы о том, что:

- a) Метод целевого исследования опыта либерализации, несмотря на ограничения масштабов исследования, является важным инструментом проведения анализа и распространения информации об опыте государств на национальном, субрегиональном, региональном или плюрилатеральном уровнях. Целевые исследования либерализации могут оказать помощь государствам в дальнейшей разработке их методов либерализации и вариантов политики.
- b) ИКАО следует продолжать разрабатывать и распространять соответствующими средствами целевые исследования и информацию об опыте либерализации. Следует настоятельно рекомендовать государствам направлять эту информацию в ИКАО для общего распространения.
- c) На протяжении более чем десяти лет в условиях усиливающейся конкуренции возрастает уровень коммерциализации авиакомпаний, аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания. Динамичное развитие коммерциализации и процессы либерализации будут и впредь оказывать взаимное воздействие и иметь взаимные последствия.
- d) Деятельность авиакомпаний и поставщиков аэропортового и аэронавигационного обслуживания взаимосвязана, однако их коммерциализация и приватизация в условиях либерализации характеризуются рядом неоднозначных особенностей и финансовых последствий для обеих сторон.

Одним из средств обеспечения стабильности в этих условиях является установление долгосрочного сотрудничества между авиакомпаниями и поставщиками обслуживания. Кроме того, важным элементом таких отношений должен быть механизм консультаций.

- e) Государствам следует заблаговременно оценивать и в максимальной степени предвидеть некоторые возможные последствия процессов либерализации воздушного транспорта для инфраструктуры и окружающей среды.
- f) Либерализация может иметь различные последствия для рабочей силы, которая должна по-прежнему оставаться важной заинтересованной стороной в развитии авиатранспортной отрасли. Государствам следует соблюдать и выполнять *Декларацию МОТ об основополагающих принципах и правах в сфере труда*¹ и положения связанных с ней документов и принимать необходимые меры к содействию общественному диалогу при активном участии рабочей силы в качестве средства определения новаторских и социально ответственных решений.

Пункт 1.2 повестки дня. Аспекты либерализации, касающиеся безопасности полетов и авиационной безопасности

ВЫВОДЫ

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по аспектам либерализации, касающимся безопасности полетов и авиационной безопасности, в рамках пункта 1.2 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) Экономическая либерализация имеет последствия для регулирования в области безопасности полетов и авиационной безопасности, которые должны надлежащим образом рассматриваться, по мере необходимости, на национальном, двустороннем, региональном и глобальном уровнях в целях обеспечения дальнейшего безопасного, надежного и упорядоченного развития гражданской авиации.
- b) Чикагская конвенция возлагает ответственность за соблюдение Стандартов и Рекомендуемой практики, связанных с обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности, на Договаривающиеся государства. Независимо от каких-либо изменений в экономическом регулировании безопасность полетов и авиационная безопасность должны и впредь иметь первостепенное значение в деятельности и развитии воздушного транспорта. В условиях экономической либерализации регулирование в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности должно не только сохраняться, но и усиливаться. Меры по обеспечению соблюдения применимых стандартов безопасности полетов и авиационной безопасности и усилению нормативного контроля должны являться неотъемлемой частью гарантий либерализации.
- c) При осуществлении экономической либерализации государствам следует обеспечивать, чтобы коммерческие соображения не ставили под угрозу безопасность полетов и авиационную безопасность и чтобы в отношении всех сторон, участвующих в любых либеральных соглашениях, устанавливались четкие сферы ответственности и подотчетности за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности. Независимо от формы механизмов экономического регулирования необходимо иметь четко определенную контактную точку несения ответственности за осуществление контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности в ясно указанном Договаривающемся государстве ИКАО или другом регламентирующем полномочном органе, назначенном этим государством, для любого конкретного полета воздушного судна.

1. Примечание Секретариата. Текст *Декларации МОТ об основополагающих принципах и правах в сфере труда* имеется на веб-сайте МОТ: <http://www.ilo.org/public/english/standarts/decl/declaration/index.htm>.

- d) ИКАО следует и впредь играть ведущую роль в выработке глобальной стратегии регулирования и контроля в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности как на постоянной основе, так и в контексте содействия проведению реформы экономического регулирования. Изменяющиеся условия регулирования и эксплуатации международного воздушного транспорта требуют разработки новых механизмов регулирования, способных адаптироваться к таким изменениям и учитывать связанные с ними проблемы. До создания таких новых механизмов регулирования в промежуточный период необходимо принимать меры к продолжению эффективного функционирования существующей системы регулирования в области безопасности полетов и авиационной безопасности. Решение этой задачи требует постоянного международного сотрудничества и совместных усилий всех Договаривающихся государств, региональных авиационных органов, отрасли, а также всех других заинтересованных сторон, участвующих в деятельности гражданской авиации.
- e) Учитывая, что многие развивающиеся страны не располагают достаточными людскими и финансовыми ресурсами, необходимыми для обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности в процессе либерализации, необходимо использовать все возможности для оказания этим государствам помощи в улучшении системы контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности и устранении недостатков, выявленных в ходе проводимых ИКАО проверок в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности, включая взносы по линии механизма ИКАО по обеспечению авиационной безопасности, Программу технического сотрудничества ИКАО, Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП) и поддержку других дополнительных региональных и международных механизмов (включая проекты COSCAP и аналогичные проекты совместной разработки).
- f) ИКАО следует провести исследование с целью уточнения определения государства или государств, ответственных за контроль в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, и, возможно, рекомендовать поправки к существующим нормативным положениям в этой области.

Пункт 2.1 повестки дня. Владение авиаперевозчиками и контроль за их деятельностью

ВЫВОДЫ

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о владении авиаперевозчиками и контроле за их деятельностью в рамках пункта 2.1 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) Растущие и расширяющиеся процессы либерализации, приватизации и глобализации требуют модернизации регулирования условий назначения авиаперевозчиков и выдачи им разрешений для предоставления авиаперевозчикам возможности адаптироваться к быстро меняющейся среде. Несмотря на наличие определенных проблем, требующих решения, либерализация положений о владении авиаперевозчиками и контроле за их деятельностью дает определенные выгоды. Опыт либерализации в сфере владения и контроля показывает, что она может осуществляться, не входя в противоречия с обязательствами сторон по Чикагской конвенции и не подрывая характера международных воздушных перевозок.
- b) Государства широко поддерживают определенную форму либерализации положений, регулирующих порядок назначения авиаперевозчиков и выдачи им разрешений. Конкретные подходы весьма разнообразны и могут включать значительное расширение положений с выходом за рамки национального владения и контроля в ближайшем будущем, постепенное сокращение конкретных долей национального владения, внесение ограниченных изменений на определенное время в отношении некоторых типов перевозок (например, нерегулярных или грузовых), применение в пределах определенных географических регионов или просто рассмотрение в каждом конкретном случае.

- c) В связи с этим требуется гибкость соответствующих механизмов регулирования, с тем чтобы позволить всем государствам следовать выбранному ими подходу собственными темпами, учитывая при этом подходы, выбранные другими государствами.
- d) Независимо от формы и темпов либерализации, условия назначения авиаперевозчиков и выдачи им разрешений должны по-прежнему обеспечивать придание первостепенного значения безопасности полетов и авиационной безопасности и четкое определение ответственности и сферы компетенции за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности в отношении всех сторон, участвующих в либерализованных механизмах.
- e) При либерализации условий назначения авиаперевозчиков и предоставления им разрешений государства должны обеспечивать надлежащее рассмотрение проблем экономического и социального влияния, включая проблемы рабочей силы, а также в полной мере учитывать прочие потенциальные риски, связанные с иностранными инвестициями (например, утечка капитала, неопределенность в отношении гарантии обслуживания).
- f) Механизм регулирования, представленный в пункте 2.1.3.2 ниже, дает государствам практический альтернативный вариант либерализации положений, касающихся назначения авиаперевозчиков и предоставления им разрешений в своих соглашениях о воздушном сообщении. Дополнив другие варианты, уже разработанные ИКАО (включая принцип "общности интересов"), он будет способствовать достижению государствами общей цели постепенной либерализации регулирования. Хотя подход и направления в отношении либерализации в конечном итоге будут определять каждое государство, исходя из своих национальных интересов, использование данного механизма может способствовать расширению либерализации. Однако использование механизма государством вовсе не означает, что это государство должно изменять существующие законы или правила, касающиеся национального владения и контроля в отношении собственных перевозчиков.
- g) Учитывая, что в рамках действующих соглашений о воздушном сообщении уже обеспечивается определенная гибкость, государства могут в краткосрочном плане применять по своему усмотрению более позитивные подходы (включая согласованные действия) для содействия либерализации путем признания назначенных иностранных авиаперевозчиков, которые могут не отвечать традиционным критериям национального владения и контроля или критериям основного места деятельности и фактического нормативного контроля.
- h) Государства могут осуществлять либерализацию порядка владения авиаперевозчиками и контроля над ними на односторонней, двусторонней, региональной, плюрилатеральной или многосторонней основе.
- i) ИКАО играла и должна по-прежнему играть ведущую роль в содействии либерализации в данной области; Организация должна распространять свой инструктивный материал, постоянно следить за развитием событий и, при необходимости, дополнительно изучать основные проблемы в широком контексте постепенной либерализации.

Конференция согласилась с тем, что без ущерба для специфики региональных соглашений государствам следует надлежащим образом рассмотреть нижеуказанный проект типовой статьи в качестве варианта для использования по своему усмотрению в соглашениях о воздушном сообщении.

"Статья X. Назначение и выдача разрешения

1. *Каждая Сторона имеет право назначить в письменной форме другой Стороне [авиапредприятие] [столько авиапредприятий, сколько она желает] для эксплуатации договорных линий [в соответствии с настоящим Соглашением], а также аннулировать или изменить такое назначение.*

2. По получении уведомления о таком назначении и обращения назначенного авиапредприятия [сделанного в форме и способом, установленными для получения эксплуатационного разрешения [и технического разрешения] каждая Сторона с минимальной процедурной задержкой дает соответствующее эксплуатационное разрешение при условии, что:
- a) назначенное авиапредприятие имеет основное место деятельности* [и постоянное местонахождение] на территории назначающей Стороны;
 - b) Сторона, назначающая авиапредприятие, осуществляет и поддерживает фактический нормативный контроль** за деятельностью авиапредприятия;
 - c) Сторона, назначающая авиапредприятие, соблюдает положения, содержащиеся в статье ____ (Безопасность полетов) и статье ____ (Авиационная безопасность);
 - d) назначенное авиапредприятие отвечает другим условиям, установленным законами и правилами, обычно применяемыми к осуществлению международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.
3. По получении эксплуатационного разрешения, упомянутого в п. 2, назначенное авиапредприятие может в любое время начать эксплуатацию договорных линий, для которой оно таким образом назначено, при условии соблюдения данным авиапредприятием применимых положений настоящего Соглашения.

Структурные примечания:

- i) *подтверждение наличия основного места деятельности базируется на следующем: авиапредприятие учреждено и зарегистрировано в качестве юридического лица на территории назначающей Стороны в соответствии с применимыми национальными законами и правилами, имеет значительный объем перевозок и осуществляет значительные капитальные вложения в физические средства на территории назначающей Стороны, платит подоходный налог, регистрирует и базирует там свои воздушные суда и нанимает значительное количество граждан этой Стороны в качестве управленческого, технического и эксплуатационного персонала.

**подтверждение осуществления фактического нормативного контроля основывается на следующем, но не ограничивается этим: авиапредприятие имеет действительную эксплуатационную лицензию или разрешение, выданные лицензирующим органом, например сертификат эксплуатанта (АОС), отвечает критериям, установленным назначающей Стороной в отношении осуществления международных воздушных сообщений, таким, например, как доказательство финансового благополучия, способность удовлетворять требованию о защите общественных интересов, принятие обязательств по гарантии обслуживания и т. д.; назначающая Сторона имеет и поддерживает программу контроля в области безопасности полетов и авиационной безопасности в соответствии со стандартами ИКАО.

- ii) условия, изложенные в п. 2 настоящей статьи, следует также использовать в статье ____ (Отмена разрешения)."

РЕКОМЕНДАЦИЯ

РЕКОМЕНДАЦИЯ 1. ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ УСЛОВИЙ ВЛАДЕНИЯ АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМИ И КОНТРОЛЯ ЗА ИХ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) Либерализацию порядка назначения авиаперевозчиков и предоставления им разрешений для доступа к рынку следует осуществлять по усмотрению и собственными темпами каждого государства постепенно,

гибко и под фактическим нормативным контролем, особенно в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности.

- b) Государствам при рассмотрении вопросов назначения авиапредприятий и предоставления им разрешений в рамках своих отношений в области международного воздушного транспорта гибко использовать по своему усмотрению в качестве варианта альтернативный критерий, содержащийся в типовой статье.
- c) Государства могут применять по своему усмотрению позитивные подходы (включая согласованные действия) для содействия либерализации путем признания назначенных иностранных авиаперевозчиков, которые могут не отвечать традиционным критериям национального владения и контроля. Государства, желающие либерализовать условия признания назначений иностранных авиаперевозчиков, не отвечающих требованиям положений о владении и контроле соответствующих соглашений о воздушном сообщении, могут делать это путем:
 - i) опубликования индивидуальных заявлений о своей политике в отношении признания назначений иностранных авиаперевозчиков,
 - ii) опубликования совместных заявлений об общей политике и/или
 - iii) разработки юридически обязательного документа,

обеспечивая при этом по возможности, чтобы такая политика разрабатывалась и применялась в соответствии с принципами недискриминации и неисклнчительного участия.

- d) Государству, назначающему авиаперевозчика, осуществлять или обеспечивать осуществление надлежащего контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности в назначенном авиапредприятии в соответствии со стандартами, установленными ИКАО.
- e) Государствам уведомлять ИКАО о своей политике, в том числе об индивидуальных или совместных заявлениях об общей политике в отношении условий признания назначения авиаперевозчиков в соответствии с соглашением о воздушном сообщении.
- f) ИКАО собирать и распространять информацию о политике, позициях или практике государств в отношении владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью.
- g) ИКАО помогать государствам или группам государств, нуждающимся в разработке или дополнительном уточнении вариантов, указанных в п. c).
- h) ИКАО продолжать следить за развитием событий в области либерализации владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью и рассматривать при необходимости связанные с ней вопросы.

Пункт 2.2 повестки дня. Доступ к рынку

ЧАСТЬ 1. ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ДОСТУПА К РЫНКУ

ВЫВОДЫ

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о либерализации доступа к рынку в рамках пункта 2.2 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 двустороннем, субрегиональном и региональном 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 сосуществовать, 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 (СТМВС) имеет важное значение для либерализации и осуществления международных воздушных сообщений. Поэтому государства следует призывать к всеобщему соблюдению и применению СТМВС, а ИКАО должна по-прежнему способствовать этому.
- d) По-прежнему сложным и трудным остается вопрос осуществления закрепленного в ГАТС принципа наиболее благоприятствуемой нации (НБН) 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 ИКАО, 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. 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. В этой связи следует благожелательно рассматривать в соответствии с надлежащим национальным законодательством и международными обязательствами просьбы о предоставлении преференциального режима со стороны тех государств, чьи аэропорты не испытывают трудностей с выделением "окон", но чьи авиаперевозчики не могут получить "окна" в аэропортах, испытывающих такие трудности.
- g) Любая система выделения "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 при необходимости новый материал, направленный на содействие либерализации и повышение уровня гармонизации в виде, например, ТСВС.

ЧАСТЬ 2. АРЕНДА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

ВЫВОДЫ

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу об аренде воздушных судов в рамках пункта 2.2 повестки дня 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 осуществление контроля и соблюдение минимальных стандартов в области 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, 2003 г.).
- c) ИКАО следует предоставить Договаривающимся государствам, для факультативного использования по своему усмотрению, типовую статью об аренде, предложенную Секретариатом, внеся в нее изменения и пояснительные примечания с целью:
- i) уточнить значение термина "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 3. АВИАГРУЗ

ВЫВОДЫ

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о грузовых воздушных перевозках в рамках 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 воздушных перевозок, используя один или несколько из следующих вариантов:
 - i) осуществление односторонней либерализации доступа к рынку чистогрузовых воздушных перевозок, не требуя при этом двусторонней взаимности или проведения переговоров;
 - ii) осуществление либерализации чистогрузовых воздушных перевозок путем заключения двусторонних соглашений и проведения переговоров в целях обеспечения взаимности;
 - iii) использовать многосторонний/плюрилатеральный подход к либерализации чистогрузовых воздушных перевозок.

Конференция согласилась, что государствам следует рассмотреть приведенное ниже типовое приложение на предмет использования его в дальнейшем 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 осуществляется в соответствии с такими же стандартами по безопасности полетов и авиационной безопасности, какие применяются в отношении других воздушных судов назначенных авиапредприятий;*
 - d) *может заключать соглашения о совместной деятельности с другими авиаперевозчиками, включая, но не ограничиваясь ими, соглашения о совместном использовании кодов, блокировании мест и выполнении перевозок типа "интерлайн";*
 - 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.*

Пункт 2.3 повестки дня. Добросовестная конкуренция и гарантии**ЧАСТЬ 1. ГАРАНТИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДОБРОСОВЕСТНОЙ КОНКУРЕНЦИИ****ВЫВОДЫ**

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о гарантиях обеспечения добросовестной конкуренции в рамках пункта 2.3 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) либерализация должна сопровождаться принятием соответствующих мер, гарантирующих добросовестную конкуренцию и эффективное и стабильное участие всех государств. Такие меры должны быть составной частью процесса либерализации и живым инструментом, соответствующим потребностям и стадиям либерализации. Такие меры могут включать постепенное введение либерализации, общих законов о конкуренции и/или специфических для авиации гарантий;
- b) хотя общие законы о конкуренции во многих случаях могут быть эффективным средством, но учитывая различия в режимах конкуренции, различные стадии либерализации, на которых находятся государства, и особые рамки регулирования международного воздушного транспорта, вероятно, имеется потребность в наличии чисто авиационных гарантий для предотвращения и устранения недобросовестной конкуренции в области международного воздушного транспорта. Это может быть сделано посредством определения согласованного перечня действий, составляющих антиконкурентную практику, который может использоваться (и, при необходимости, изменяться или расширяться) государствами в качестве индикатора принятия необходимых мер регулирования;
- c) в случаях, когда национальные законы о конкуренции применимы к международному воздушному транспорту, следует делать все возможное во избежание применения односторонних действий. При решении вопросов конкуренции, затрагивающих иностранных авиаперевозчиков, государствам следует должным образом учитывать проблемы других заинтересованных государств. В данном контексте сотрудничество между государствами, в особенности между антимонопольными органами, а также между такими органами и авиационными органами, является полезным средством содействия либерализации и избежания конфликтов;
- d) согласование различных режимов конкуренции остается важной задачей. В случаях возникновения споров, связанных с использованием специфических для авиации гарантий или применением законов о конкуренции, государствам следует разрешать их посредством консультаций и механизмов урегулирования разногласий, предусмотренных соответствующими соглашениями о воздушном сообщении, и, в случае применения механизмов, пользоваться существующим инструктивным материалом ИКАО о законах о конкуренции, содержащимся в документе *"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"* (Doc 9587);
- e) экстерриториальное применение национальных законов о конкуренции может наносить ущерб договоренностям о сотрудничестве, которые многими считаются необходимыми для обеспечения эффективности, регулярности и жизнеспособности международного воздушного транспорта и определенные формы которых служат интересам как пользователей, так и авиаперевозчиков. Следовательно, в случаях, когда антитрестовские законодательства или законы о конкуренции применяются к таким договоренностям, соответствующие решения должны приниматься с учетом необходимости содействовать дальнейшему развитию сотрудничества между авиаперевозчиками, включая интерлайн, если это отвечает интересам пользователей и авиаперевозчиков;
- f) ИКАО следует продолжать следить за событиями в этой области, а также с учетом эволюции либерализации обновлять свой инструктивный материал, касающийся конкуренции и гарантий.

Конференция согласилась, что государствам следует надлежащим образом рассмотреть приведенную ниже типовую статью в качестве одного из вариантов для использования по своему усмотрению в соглашениях о воздушном сообщении.

"Гарантии против применения антиконкурентной практики

1. *Стороны соглашаются с тем, что нижеуказанная практика авиапредприятий может расцениваться как возможная практика недобросовестной конкуренции, заслуживающая внимательного рассмотрения:*
 - a) *взимание авиатарифов на маршрутах на уровнях, которые в целом недостаточны для покрытия расходов на предоставление услуг, с которыми они связаны;*
 - b) *добавление избыточной провозной емкости или частоты перевозок;*
 - c) *такая практика является не временной, а постоянной;*
 - d) *такая практика оказывает серьезное негативное экономическое влияние на другое авиапредприятие или наносит ему значительный ущерб;*
 - e) *такая практика отражает очевидное намерение или может причинить вред другому авиапредприятию, устранить или вытеснить его с рынка;*
 - f) *поведение свидетельствует о злоупотреблении доминирующим положением на маршруте.*
2. *Если авиационные власти одной Стороны считают, что операция или операции, предполагаемые или совершаемые назначенным авиапредприятием другой Стороны, могут представлять собой недобросовестную конкуренцию согласно признакам, указанным в пункте 1, они могут обратиться с просьбой о проведении консультаций в соответствии со статьей ____ (Консультации) с целью решения проблемы. Любая такая просьба сопровождается указанием причин обращения с просьбой, и такие консультации начинаются в течение 15 дней с даты подачи просьбы.*
3. *Если Стороны не могут решить проблему посредством консультаций, любая из Сторон может прибегнуть к применению механизма разрешения споров согласно статье ____ (Разрешение споров) с целью урегулирования разногласий."*

ЧАСТЬ 2. СТАБИЛЬНОСТЬ И УЧАСТИЕ

ВЫВОДЫ

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о стабильности и участии в рамках пункта 2.3 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) В условиях перехода к либерализации или даже уже при наличии либерализованного рынка государства могут по-прежнему оказывать определенную помощь своим авиапредприятиям с целью обеспечения стабильности авиатранспортной отрасли с учетом своей законной обеспокоенности относительно гарантии обслуживания. Однако государствам следует помнить, что предоставление государственной помощи/субсидий, дающих выгоды национальным авиаперевозчикам, которых, однако, нет у конкурентов на том же рынке, может исказить торговлю международными авиатранспортными услугами и может представлять собой практику недобросовестной конкуренции.
- b) Ввиду отсутствия приемлемого метода количественной оценки и существования разнообразных мер, не имеющих денежного выражения, точно определить весь объем государственной помощи и влияние

конкретной государственной помощи на конкуренцию весьма сложно. С учетом этой сложности государствам следует признать, что любые действия против иностранных авиапредприятий, получающих государственную помощь/субсидии, могут привести к ответным действиям со стороны затронутого государства и помешать происходящей либерализации международного воздушного транспорта.

- c) В некоторых случаях государственная помощь может принести экономические и/или социальные выгоды в плане реорганизации авиаперевозчиков и гарантии предоставления услуг. Однако даже в таких случаях государствам следует принимать транспарентные и эффективные меры, сопровождающиеся ясными критериями и методиками, направленными на обеспечение того, чтобы помощь/субсидии не оказывали негативного воздействия на конкуренцию на рынке.
- d) В своих отношениях в области воздушного транспорта государствам следует рассматривать возможность определения и разрешения оказания помощи в целях обеспечения осуществления необходимых перевозок на конкретных внутренних региональных маршрутах общего пользования.
- e) Для обеспечения эффективного и стабильного участия развивающихся стран весьма важно, чтобы государства при осуществлении постепенной либерализации международного воздушного транспорта уделяли особое внимание в своих взаимоотношениях в области воздушного транспорта интересам и потребностям государств, имеющих менее конкурентоспособных авиаперевозчиков, и, при необходимости, распространяли на них преференциальные меры и меры участия. Положения о таких мерах могут быть включены в "приложение о переходном периоде" к соглашению о воздушном сообщении.

Конференция согласилась, что государствам следует рассмотреть приведенный ниже механизм регулирования, представленный в виде рамочного "приложения о переходном периоде" с пояснительными примечаниями, как один из вариантов для использования Договаривающимися государствами по своему усмотрению в соглашениях о воздушном сообщении.

ПРИЛОЖЕНИЕ О ПЕРЕХОДНОМ ПЕРИОДЕ*

Нижеуказанные меры переходного характера теряют силу (дата) или по наступлении такой более ранней даты, какая будет согласована Сторонами.

1. *Невзирая на положения статьи ___ (или приложения ___), назначенное авиапредприятие (или авиапредприятия) Стороны А (или каждой Стороны) может (должно) ...*
2. *Невзирая на положения статьи ___ (или приложения ___), назначенное авиапредприятие (или авиапредприятия) Стороны А (или каждой Стороны) может (должно) ... как указано ниже:*
 - a) *С (дата) по (дата) ...*
 - b) *С (дата) по (дата) ...*
3. *Невзирая на положения статьи ___ (или приложения ___), нижеуказанные положения регулируют ...*

***Пояснительные примечания:**

- a) Первое положение будет использоваться в том случае, когда конкретная статья (или приложение) не будет вступать в силу незамедлительно, а будет осуществляться в ограниченном объеме в течение переходного периода. Второе положение аналогично первому, но предусматривает периоды поэтапной реализации. Третье положение будет использоваться в том случае, когда какая-либо статья (или

приложение) не будет вступать в силу незамедлительно и в переходный период будет применяться другая схема.

- b) Нижеуказанный ориентировочный перечень в виде рамок приложения о переходном периоде предлагается для использования Договаривающимися государствами по своему усмотрению в двусторонних, региональных или плюрилатеральных соглашениях о воздушном сообщении: количество назначаемых авиапредприятий, критерии владения и контроля, провозная емкость и частота, маршрутные и коммерческие права, совместное использование кодов, чартерные перевозки, смешанные перевозки, тарифы, выделение "окон" и вопросы "деловой практики" такие, например, как наземное обслуживание. Формулировка приложения представляет собой рамки, используя которые стороны должны согласовать условия и конкретный текст. Материал о возможных мерах, касающихся участия, и предпочтительных мерах содержится в документе Doc 9587.

Пункт 2.4 повестки дня. Интересы потребителей

ВЫВОДЫ

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о защите интересов потребителей в рамках пункта 2.4 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) Государствам необходимо в качестве исходного условия рассмотрения вопросов об интересах потребителей внимательно изучить, какие элементы интересов потребителей в отношении качества обслуживания надлежащим образом отражены в действующей коммерческой практике авиакомпаний (и, если это применимо, поставщиков услуг) и какие элементы должны регулироваться на основании нормативных и/или добровольных обязательств².
- b) Государствам необходимо соблюдать рациональный баланс между добровольными обязательствами и мерами регулирования в тех случаях, когда требуется вмешательство государственного органа в целях повышения качества обслуживания. Государствам следует, как правило, особенно на начальном этапе, полагаться на добровольные обязательства, взятые на себя авиакомпаниями (и поставщиками обслуживания), а в тех случаях, когда добровольных обязательств недостаточно, рассматривать вопрос о принятии мер регулирования.
- c) Осуществляя новые меры регулирования, государствам следует сводить до минимума расхождения в содержании и применении правил. Усилия по сведению до минимума расхождений должны быть направлены на то, чтобы исключить любые потенциальные юридические неопределенности, которые могут возникнуть в результате экстерриториального применения национальных законов, и при этом не снижать уровня конкуренции и не препятствовать применению эксплуатационных стандартов и не нарушать установленный порядок взаимодействия авиакомпаний.
- d) ИКАО следует продолжать отслеживать развитие событий в области добровольных обязательств и правительственного регулирования защиты интересов потребителей с целью предоставления необходимой информации государствам для оказания содействия процессу согласования. Такой мониторинг поможет ИКАО своевременно принять решение о возможности или необходимости

2. Примечание Секретариата. Нижеуказанный примерный перечень наряду с условиями договоров перевозки, заключаемых с авиакомпаниями, может служить контрольным перечнем многих вопросов, затрагивающих интересы потребителей, за решением которых могут следить государства: 1) наличие сниженных тарифов, в том числе предлагаемых на веб-сайте; 2) правила бронирования, выдачи билетов и возмещения стоимости; 3) реклама; 4) коммерческие и эксплуатационные условия авиакомпаний; 5) процедуры регистрации; 6) действия и компенсация в случае задержки рейса, аннулирования рейса и отказа в посадке на борт; 7) обработка и ответственность в отношении багажа; 8) обнародование информации о показателях работы, таких, как соблюдение графика и наличие жалоб; и 9) оказание помощи инвалидам и пассажирам, нуждающимся в специальном обслуживании (например, лицам с ограниченной способностью передвигаться). Пересмотренный документ ИКАО Doc 9626 будет касаться этих вопросов.

предприятия действий на многосторонней основе, к примеру в виде возможной разработки глобального кодекса поведения в целях согласования мер регулирования.

Пункт 2.5 повестки дня. Распределение продукции

ВЫВОДЫ

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о распределении продукции в рамках пункта 2.5 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) Принципы Кодекса поведения ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования (АСБ) следует рассматривать как базовые рамки регулирования АСБ в Договаривающихся государствах и образцом для любого другого кодекса поведения регионального характера. Государствам следует учитывать, что изменение таких правил или кодексов поведения не должно подрывать принципы транспарентности, доступности и недискриминации.
- b) Несмотря на некоторые случаи, когда Кодекс поведения ИКАО по регулированию использования АСБ не имеет применимых положений в результате отраслевых или нормативных изменений, сфера действия Кодекса ИКАО по АСБ потенциально применима к Интернету, и государства могут использовать его по своему усмотрению с учетом своих конкретных обстоятельств.
- c) Государствам следует рассмотреть необходимость обеспечения того, чтобы системы, базирующиеся на Интернете, предоставляли пользователям всеобъемлющую и правдивую информацию, а авиакомпаниям – возможность использовать, при необходимости, эти системы, аналогичную той, которую они имеют в отношении обычных глобальных АСБ.
- d) Хотя еще не совсем ясно, следует ли принимать новые правила, касающиеся распределения продукции авиакомпаний через Интернет, некоторые государства активно изучают данный вопрос в рамках действующих правил/положений по АСБ, законов о защите прав потребителей и законов о конкуренции. ИКАО следует по-прежнему внимательно следить за развитием событий, распространять информацию по данному вопросу и поддерживать эффективность рассматриваемого Кодекса ИКАО по АСБ.

Пункт 2.6 повестки дня. Разрешение споров

ВЫВОДЫ

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о разрешении споров в рамках пункта 2.6 повестки дня 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;
- 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 учет интересов третьих сторон, непосредственно затрагиваемых спором;
- iv) является транспарентным и открывает своевременный и эффективный доступ к соответствующей информации для заинтересованных сторон, непосредственно затрагиваемых спором.

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

"Статья X. 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 существа 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 не было другой договоренности. 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 ____."

Пункт 2.7 повестки дня. Транспарентность**ВЫВОДЫ**

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о транспарентности в рамках пункта 2.7 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) Транспарентность следует рассматривать как задачу, подлежащую выполнению в рамках системы регулирования, и как важный элемент процесса либерализации. Государства и заинтересованные стороны, участвующие в системе регулирования, извлекают выгоду от улучшенной транспарентности.
- b) Ввиду продолжающейся либерализации в сфере международного воздушного транспорта и необходимости дать возможность ИКАО выполнять свою первоочередную роль в разработке основополагающих установок можно использовать ряд подходов, предполагающих действия со стороны государств, для того чтобы сделать режим регулирования более транспарентным, включая следующее:
 - i) государствам следует зарегистрировать в ИКАО любые незарегистрированные соглашения о воздушном сообщении в соответствии с их обязательствами согласно статье 83 Чикагской Конвенции;
 - ii) государствам следует в первоочередном порядке пересмотреть свои внутренние процедуры и, в соответствии с их обязательствами согласно статье 83, разработать практические меры по улучшению процесса регистрации. Государствам, в которых этого еще не сделано, предлагается рассмотреть вопрос о возложении ответственности за регистрацию соглашений в ИКАО на какое-либо должностное лицо или ведомство;
 - iii) государствам следует рассмотреть вопрос о более широком использовании электронных средств распространения информации, таких, как правительственные веб-сайты, для размещения на них открытой для широкой публики информации о ходе либерализации их воздушного транспорта, а также текстов соответствующих соглашений о воздушном сообщении или информации о них.
- c) ИКАО следует и впредь поощрять соблюдение государствами их обязательств по регистрации всех соглашений и договоренностей, обеспечивать эффективность системы регистрации и сделать базу данных о зарегистрированных соглашениях более доступной и полезной для государств и общественности.
- d) Следует достигать транспарентности также в рамках национального и регионального регулирования, и государствам следует предложить принять и применять принципы транспарентности, подобные тем, которые зафиксированы в стандартах транспарентности АПЕС³ в отношении мер национального и регионального регулирования, касающихся международной гражданской авиации.

Конференция согласилась с тем, что государствам следует рассмотреть нижеуказанное типовое положение в качестве варианта для использования по своему усмотрению в соглашениях о воздушном сообщении:

"Статья X. Регистрация в Международной организации гражданской авиации"

Настоящее соглашение и любая поправка к нему после вступления в силу подлежат регистрации в Международной организации гражданской авиации, которая производится [название регистрирующей стороны]".

3. Примечание Секретариата. Текст стандартов транспарентности АПЕС имеется на веб-сайте АПЕС:
http://www.apecsec.org.sg/virtualib/econlead/10th_Leaders_Dec_ImplTranspStand.html.

Пункт 3.1 повестки дня. Рассмотрение типового соглашения о воздушном сообщении (ТСВС)**ВЫВОДЫ**

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о рассмотрении типового соглашения о воздушном сообщении в рамках пункта 3.1 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) Стремясь повысить свою роль в деле разработки основного инструктивного материала для государств по экономическому регулированию международного воздушного транспорта, ИКАО разработала типовые соглашения о воздушном сообщении (ТСВС) в целях содействия процессу либерализации.
- b) ТСВС являются практическими справочными документами для использования государствами по своему усмотрению в ходе либерализации в своих отношениях в области воздушного сообщения, а также при разработке собственных подходов или вариантов в отношении либерализации и служат полезным инструментом в процессе либерализации. ТСВС являются "живыми документами", разработку которых следует продолжать, особенно путем включения дополнительного материала, касающегося их применения, чтобы они могли служить для государств всесторонним инструктивным материалом, цель которого содействовать либерализации и повышению уровня гармонизации соглашений о воздушном сообщении с точки зрения формулировок и подходов.
- c) Следует рекомендовать государствам использовать ТСВС в своих двусторонних, региональных или плюрилатеральных отношениях и предоставлять ИКАО информацию об использовании ТСВС.
- d) ИКАО следует и впредь внимательно отслеживать накопление государствами и регионами опыта регулирования в ходе осуществления либерализации и использования ими ТСВС. ИКАО следует распространять среди государств соответствующую информацию о изменениях в этой области и оказывать им помощь в использовании и применении ТСВС.

Пункт 4.1 повестки дня. Механизмы, способствующие дальнейшей либерализации**ВЫВОДЫ**

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о механизмах, способствующих дальнейшей либерализации, в рамках пункта 4.1 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) В течение многих лет ИКАО ведет активную работу в области экономического регулирования, поскольку государства обращаются к Организации за указаниями и помощью, в частности в связи со стремительно развивающимся процессом глобализации и либерализации авиатранспортного рынка.
- b) Роль ИКАО в области экономического регулирования необходимо переориентировать, чтобы дать глобальный толчок проведению нормативной реформы и либерализации. Принципиальные установки ИКАО, на которые полагаются государства, должны быть ориентированы именно на либерализацию, и Организации следует содействовать и помогать процессу либерализации посредством своей деятельности и в рамках оказания помощи государствам.
- c) В долгосрочной перспективе ИКАО следует изучить возможность и потенциальные выгоды использования Организации в качестве глобального центра, где ИКАО будет предоставлять государствам форум и необходимые услуги экспертов для переговоров и обмена правами доступа к рынкам на двустороннем и/или плюрилатеральном уровнях.

- d) ИКАО следует поддерживать сотрудничество со всеми организациями, проявляющими интерес или участвующими в решении глобальных вопросов регулирования, с целью обеспечения того, чтобы мандат и роль ИКАО и более широкие интересы авиационного сообщества учитывались этими органами. Кроме того, ИКАО и ее Договаривающимся государствам следует обеспечивать координацию действий с такими организациями в целях согласования и недопущения дублирования усилий на глобальном уровне. В качестве задачи первостепенной важности в своих отношениях с другими организациями, занимающимися вопросами экономического регулирования международного воздушного транспорта, ИКАО следует обеспечивать, чтобы не ставились под угрозу безопасность полетов и авиационная безопасность.

РЕКОМЕНДАЦИЯ

РЕКОМЕНДАЦИЯ 2. БУДУЩАЯ РОЛЬ ИКАО И ОТНОШЕНИЯ С ВСЕМИРНОЙ ТОРГОВОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) Будущую роль ИКАО в области экономического регулирования следует концентрировать на разработке принципиальных установок по экономической либерализации, позволяющих государствам определять собственные направления и темпы этого процесса и обеспечивающих безопасность полетов и авиационную безопасность международного воздушного транспорта. Эта роль должна также включать содействие процессу либерализации, его стимулирование и оказание государствам помощи в реализации преимуществ либерализации в их общих интересах.
- b) В своих отношениях с ВТО ИКАО следует по-прежнему обращать свое внимание на политику Организации в области торговли услугами, зафиксированную в настоящее время в резолюции А33-19, подчеркивая при этом связь и взаимозависимость между безопасностью полетов, авиационной безопасностью и экономическим регулированием, а также акцент в деятельности Организации на содействии процессу либерализации, его стимулировании и оказании помощи государствам.
-

Добавление 5

Типовые соглашения ИКАО о воздушном сообщении

Настоящее добавление содержит тексты двустороннего и регионального/многостороннего типовых соглашений о воздушном сообщении (ТСВС), разработанных ИКАО. ТСВС представляют собой всеобъемлющие рамочные соглашения о воздушном сообщении, которые включают в себя проекты положений, касающихся традиционного, промежуточного и наиболее либерального подходов (в том числе факультативные формулировки) к различным элементам соглашения о воздушном сообщении. Данные тексты основываются на разработанных ИКАО за многие годы типовых положениях или формулировках различных статей соглашений о воздушном сообщении, в частности на положениях, касающихся провозной емкости, тарифов, законов о конкуренции, "деловой практики", безопасности полетов и авиационной безопасности. Другими источниками формулировок положений ТСВС являются практика государств и употребляемые в их соглашениях выражения; в этой связи текст большинства положений ТСВС представляет собой обобщение наиболее распространенных и общеупотребительных оборотов в данной области.

ТСВС представляются в виде двух колонок. В левой колонке излагается фактический текст статьи соглашения или приложения к нему, включая, при необходимости, различные варианты и подходы (традиционный, промежуточный и предусматривающий полную либерализацию). Различные варианты (например, альтернативная формулировка или альтернативное положение статьи), излагаемые в рамках какого-либо подхода, в частности промежуточного, не представляются в какой-то определенной последовательности или в порядке очередности. В правой колонке содержатся пояснительные примечания, касающиеся либо конкретного положения, либо статьи в целом, в которых приводится информация об использовании определенного подхода. Большинство положений двустороннего соглашения адаптированы для использования в региональных или многосторонних соглашениях путем изменения формулировки. Однако текст регионального/многостороннего соглашения включает также некоторые статьи, охватывающие вопросы, которые рассматриваются только в контексте регионального или многостороннего соглашения, такие, например, как статья 36 (Исключения).

Пятая Всемирная авиатранспортная конференция (ATConf/5) 2003 года полностью поддержала концепцию и содержание ТСВС, идею их факультативного использования государствами в своих отношениях в сфере воздушных сообщений и их дальнейшую разработку Организацией в качестве "живых документов". Возможность выбора различных подходов для разных положений ТСВС позволяет государствам формулировать соглашения, максимально соответствующие их темпам и направлениям изменений в сфере доступа к рынкам и в прочих аспектах либерализации. Кроме того, сравнение своих действующих соглашений с ТСВС может помочь государствам определить потенциальные сферы и формулы либерализации. Разработка этих типовых положений будет продолжаться, особенно в части дополнительного материала относительно их применения, для предоставления государствам всесторонних рекомендаций, направленных на содействие либерализации и повышение уровня гармонизации соглашений о воздушном сообщении с точки зрения формулировок и подходов.

В качестве инструктивного материала ИКАО ТСВС имеются также в виде компакт-диска CD-ROM, который включает в себя базовый поисковый механизм, а также тексты двустороннего ТСВС на английском языке в формате MS Word, составленные на основе традиционного подхода, промежуточного подхода и подхода, предусматривающего полную либерализацию. Это позволит пользователям загружать и приспосабливать формулировки и варианты ТСВС с учетом своих конкретных потребностей и обстоятельств, в частности при подготовке к переговорам по вопросам соглашений о воздушном сообщении или при разработке своих собственных подходов к либерализации. Этот CD-ROM можно заказать (номер заказа CD-104) через Сектор обслуживания клиентов ИКАО (телефон: +1-514-954-8022; факс: +1-514-954-6769; электронная почта: sales@icao.int).

Во всем тексте настоящего добавления, содержащего типовые соглашения о воздушном сообщении (ТСВС):

- 1) звездочкой (*) отмечены положения статей, являющиеся общими для всех подходов (традиционный, промежуточный и основанный на полной либерализации). Звездочка не ставится, если к трем подходам применима вся статья. Однако в некоторых статьях, например в статье "Назначение и выдача разрешения", для удобства читателя и большей ясности статьи положения полностью приводятся при изложении каждого подхода;*
- 2) в каждой статье, предусматривающей более чем один подход, т. е. традиционный, промежуточный и основанный на полной либерализации, для удобства читателя подходы излагаются в одном и том же логическом порядке;*
- 3) аналогичным образом при наличии вариантов в рамках одного подхода (например, при двух вариантах в рамках промежуточного подхода) эти варианты также приводятся отдельно, но не обязательно в порядке очередности.*

Двустороннее типовое соглашение о воздушном сообщении

Оглавление

	<i>Страница</i>
Преамбула	A5-4
Статья 1. Определения	A5-5
Статья 2. Предоставление прав	A5-6
Статья 3. Назначение и выдача разрешения	A5-7
Статья 4. Отказ в выдаче, отмена и ограничение разрешений.....	A5-10
Статья 5. Применение законов	A5-12
Статья 6. Прямой транзит	A5-13
Статья 7. Признание свидетельств	A5-13
Статья 8. Безопасность полетов.....	A5-14
Статья 9. Авиационная безопасность	A5-15
Статья 10. Защита проездных документов	A5-17
Статья 11. Пассажиры без права на въезд, пассажиры без документов и депортируемые лица.....	A5-18
Статья 12. Сборы с пользователей	A5-18
Статья 13. Таможенные пошлины	A5-20
Статья 14. Налогообложение.....	A5-21
Статья 15. Добросовестная конкуренция.....	A5-22
Статья 16. Провозная емкость.....	A5-22
Статья 17. Ценообразование (тарифы)	A5-26
Статья 18. Гарантии	A5-33
Статья 19. Законы о конкуренции.....	A5-33
Статья 20. Перевод валют и перечисление выручки.....	A5-35
Статья 21. Продажа и маркетинг авиатранспортных услуг	A5-35
Статья 22. Иностраный персонал и доступ к местным услугам	A5-36
Статья 23. Смена емкости.....	A5-37
Статья 24. Наземное обслуживание	A5-39
Статья 25. Совместное использование кодов/кооперативные соглашения.....	A5-41
Статья 26. Аренда воздушных судов	A5-44
Статья 27. Смешанные перевозки.....	A5-48
Статья 28. Автоматизированные системы бронирования (АСБ)	A5-49
Статья 29. Запрет на курение	A5-49
Статья 30. Охрана окружающей среды.....	A5-50
Статья 31. Статистика	A5-50
Статья 32. Утверждение расписаний	A5-51
Статья 33. Консультации.....	A5-51
Статья 34. Разрешение споров.....	A5-52
Статья 35. Поправки	A5-57
Статья 36. Многосторонние соглашения	A5-58
Статья 37. Прекращение действия Соглашения.....	A5-59
Статья 38. Регистрация в ИКАО	A5-59
Статья 39. Вступление в силу.....	A5-59
Приложение I. Таблица маршрутов	A5-60
Приложение II. Нерегулярные/чартерные перевозки	A5-62
Приложение III. Грузовые перевозки.....	A5-66
Приложение IV. Меры переходного характера	A5-67
Приложение V. Маршруты, необходимые для осуществления жизненно важных перевозок и развития туризма.....	A5-68

Преамбула	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">[Вариант 1 из 2]</p> <p>Правительство... и правительство..., далее именуемые "Сторонами",</p> <p>будучи участниками <i>Конвенции о международной гражданской авиации</i>, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года,</p> <p>желая содействовать прогрессу региональной и международной гражданской авиации,</p> <p>желая заключить соглашение в целях установления и осуществления воздушных сообщений между своими соответствующими территориями и за их пределами,</p> <p>согласились о нижеследующем:</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 2]</p> <p>Правительство... и правительство... (далее –"Стороны"),</p> <p>будучи участниками <i>Конвенции о международной гражданской авиации</i>, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года,</p> <p>желая способствовать укреплению международной авиационной системы, основанной на конкуренции между авиапредприятиями на рынке с минимальным вмешательством и регулированием со стороны правительств,</p> <p>желая способствовать расширению возможностей для осуществления международных воздушных сообщений,</p> <p>признавая, что эффективные и конкурентно способные международные воздушные сообщения развивают торговлю, повышают благосостояние потребителей и ускоряют экономический рост,</p> <p>желая обеспечить авиапредприятиям возможность предоставлять пассажирам и грузоотправителям разнообразные варианты обслуживания [по наименьшим ценам, не носящим дискриминационного характера и не представляющим собой злоупотребления доминирующим положением] и стремясь побудить отдельные авиапредприятия к развитию и применению новаторского и конкурентного ценообразования,</p> <p>желая обеспечить максимальную степень безопасности полетов и авиационной безопасности при осуществлении международных воздушных сообщений и вновь заявляя о своей серьезной обеспокоенности по поводу актов или угроз, направленных против безопасности воздушных судов, которые подвергают опасности жизнь людей и имущество, негативно сказываются на осуществлении воздушных сообщений и подрывают уверенность общества в безопасности гражданской авиации,</p> <p>согласились о нижеследующем:</p>	<p><i>В начальной части соглашения излагаются причины его заключения и заявляется о согласии сторон с положениями, содержащимися в последующих частях соглашения.</i></p> <p><i>Этот подход является обычным для более либеральных соглашений, а текст, приводимый в скобках, типичен для соглашений об "открытом небе".</i></p>

Статья 1 Определения	Пояснительные примечания
<p>Для целей настоящего Соглашения, если не указано иное, термин:</p> <p>a) "авиационные власти" означает в отношении __; в отношении __; или в обоих отношениях любой иной орган или любое иное лицо, уполномоченные выполнять функции, осуществляемые в данный момент названными властями;</p> <p>b) "внутренняя воздушная перевозка" означает воздушную перевозку, при которой пассажиры, багаж, груз и почта, взятые на борт воздушного судна на территории какого-либо государства, следуют в другой пункт, находящийся на территории этого же государства;</p> <p>c) "воздушная перевозка" означает общественную перевозку воздушным транспортом пассажиров, багажа, груза и почты по отдельности или в сочетании, за вознаграждение или по найму;</p> <p>d) "ИКАО" означает Международную организацию гражданской авиации;</p> <p>e) "Конвенция" означает <i>Конвенцию о международной гражданской авиации</i>, открытую для подписания в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года, и включает любое Приложение, принятое в соответствии со статьей 90 этой Конвенции, и любую поправку к Приложениям или Конвенции, внесенную в соответствии со статьями 90 и 94, в той мере, в какой такие Приложения и поправки являются действительными для обеих Сторон;</p> <p>f) "международная воздушная перевозка" означает воздушную перевозку, при которой пассажиры, багаж, груз и почта, взятые на борт воздушного судна на территории одного государства, следуют в другое государство;</p> <p>g) "назначенное авиапредприятие" означает авиапредприятие, которое назначено или уполномочено в соответствии со Статьей __ настоящего Соглашения;</p> <p>h) "провозная емкость" означает объем(ы) предусмотренных соглашением перевозок, обычно определяемый по количеству рейсов (частота), или кресел, или тонн груза, осуществляемых на рынке (пары городов или между двумя странами) или на маршруте за определенный период времени, например сутки, неделю, сезон или год;</p> <p>i) "сборы с пользователей" означает сборы, взимаемые с авиапредприятий компетентными органами, или разрешаемые ими к взиманию за предоставление аэропортового имущества или аэропортовых средств, аэронавигационных средств или средств и служб авиационной безопасности, включая относящиеся к ним средства и службы, для воздушных судов, их экипажей, пассажиров и грузов;</p> <p>j) "смешанная воздушная перевозка" означает общественную перевозку воздушным судном и одним или несколькими видами наземного транспорта пассажиров, багажа, груза и почты по отдельности или в сочетании, за вознаграждение или по найму;</p>	<p><i>Хотя стороны в соглашении о воздушном сообщении в целях внесения ясности или на случай возникновения любой возможной двусмысленности могут дать определения любому количеству терминов, используемых в их соглашении, данные выражения являются терминами, которые обычно включаются в статью "Определения".</i></p> <p><i>Содержание необходимых вставок в определении термина "авиационные власти" будет зависеть от существующих административных структур и порядка на территории каждой стороны.</i></p>

Статья 1 Определения	Пояснительные примечания
<p>к) "Соглашение" означает настоящее Соглашение, приложение к нему и любые поправки к ним;</p> <p>л) "Сторона" означает государство, официально согласившееся исполнять обязательства по настоящему Соглашению;</p> <p>м) "территория" по отношению к государству [означает сухопутные территории и прилегающие к ним территориальные воды и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом данного государства] [имеет значение, установленное для него в статье 2 Конвенции];</p> <p>п) ["цена"] или ["тариф"] означает любую плату, ставку или сбор за транспортировку пассажиров, багажа и/или груза (исключая почту) при выполнении воздушной перевозки (включая связанную с ней перевозку любым другим видом транспорта), назначаемые авиапредприятиями, в том числе их агентами, а также условия, определяющие наличие такой платы, ставки или сбора;</p> <p>о) термины "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие" и "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, установленные для них в статье 96 Конвенции.</p>	<p><i>Имеется два возможных способа определения термина "территория": первый – ссылка на определение этого слова, содержащееся в статье 2 Конвенции; второй – указание обычного значения, какое имеет этот термин в международном праве и международной практике. Оба определения приводятся в качестве альтернативных формулировок.</i></p> <p><i>Хотя более широкий по смыслу и более современный термин "цена" используется чаще, чем термин "тариф", оба термина по существу имеют одно и то же определение.</i></p>

Статья 2 Предоставление прав	Пояснительные примечания
<p>1.* Каждая Сторона предоставляет другой Стороне права, указанные в настоящем Соглашении, с целью осуществления международных воздушных сообщений на маршрутах, указанных в таблице маршрутов.</p> <p>2.* При условии соблюдения положений настоящего Соглашения авиапредприятие(я), назначенное(ые) каждой Стороной, обладает(ют) следующими правами:</p> <p>a)* правом осуществлять полеты без посадки через территорию другой Стороны;</p> <p>b)* правом делать остановки на территории другой Стороны с некоммерческими целями;</p> <div data-bbox="201 1520 756 1562" style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 2px; margin: 10px 0;"> <p>Традиционный подход</p> </div> <p>c) правом делать остановки в пункте(ах) на маршруте(ах), указанном(ых) в таблице маршрутов к настоящему Соглашению, с целью принятия на борт и выгрузки международной загрузки в виде пассажиров, груза или почты [раздельно или в сочетании].</p>	<p><i>В положении о предоставлении прав излагаются как коммерческие, так и некоммерческие права, предоставляемые сторонами друг другу, и оно, как правило, должно толковаться вместе с таблицей или приложением, где указываются маршруты, права и любые применимые условия.</i></p> <p><i>Хотя эти две первые "свободы воздуха" включены в многосторонние соглашения (Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (IASTA) применительно к регулярным сообщениям; статья 5 Конвенции применительно к нерегулярным сообщениям), они обычно включаются также в двусторонние и региональные/плюрилатеральные соглашения, поскольку некоторые государства могут либо не являться, либо прекратить быть участником IASTA.</i></p> <p><i>Данное положение предусматривает обмен прочими коммерческими правами на основании таблицы маршрутов. В статье, касающейся предоставления прав, нет необходимости определять различия между "третьей", "четвертой" и "пятой свободами", так как таблица маршрутов устанавливает маршруты и пункты, к которым применяются конкретные "свободы". Одна фраза "раздельно или в сочетании" заключена в квадратные скобки как факультативная, поскольку включение ее позволяет осуществлять чистогрузовые перевозки. Однако они могут также быть предметом отдельного режима и переговоров между сторонами, включая установленные маршруты.</i></p>

Статья 2 Предоставление прав	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">Промежуточный подход и полная либерализация</p> <p>с) правами, указанными в других отношениях в настоящем Соглашении.</p> <p>3.* Авиапредприятия каждой Стороны, иные, чем назначенные согласно Статье (Назначение) настоящего Соглашения, также пользуются правами, указанными в пунктах 2 а) и б) настоящей Статьи.</p> <p style="text-align: center;">Традиционный и промежуточный подходы</p> <p>4.* Ничто в пункте 2 не рассматривается как предоставление назначенному авиапредприятию(ям) одной Стороны привилегии принимать на борт за вознаграждение на территории другой Стороны пассажиров, груз и почту, которые следуют в другой пункт на территории другой Стороны.</p>	<p><i>В либеральных соглашениях, в частности в соглашениях об "открытом небе", обмен коммерческими правами производится с использованием данной формулировки. Таблица маршрутов в свойственной ей форме и редакции устанавливает различные "свободы воздуха", а также маршруты, которые могут определять пункты, являющиеся предметом обмена.</i></p> <p><i>Термин "авиапредприятия каждой Стороны" включает как назначенные, так и неназначенные авиапредприятия.</i></p> <p><i>Стандартное положение, исключаящее каботажные перевозки из предоставляемых прав. В условиях полной либерализации, при которой производится обмен правами на осуществление каботажа, это обычно предусматривается в контексте таблицы маршрутов.</i></p>

Статья 3 Назначение и выдача разрешения	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">Традиционный подход</p> <p>1. Каждая Сторона имеет право назначить в письменной форме другой Стороне авиапредприятие для эксплуатации договорных линий [в соответствии с настоящим Соглашением], а также аннулировать или изменить такое назначение.</p> <p>2.* По получении уведомления о таком назначении и заявке от назначенного авиапредприятия по установленной форме и в порядке, предписанном для выдачи разрешения на эксплуатацию [и технического разрешения], каждая Сторона с минимальной процедурной задержкой дает соответствующее эксплуатационное разрешение при условии, что:</p> <p>а) преимущественное владение и фактический контроль над авиапредприятием осуществляют Сторона, назначающая авиапредприятие, граждане этой Стороны или указанные Сторона и граждане совместно;</p>	<p><i>Формулировку положения о назначении и выдаче разрешения можно упростить, указав названные в п.2 основания для получения государством разрешения на полеты в статье об отмене разрешения, поскольку основанием для отказа в выдаче разрешения является невыполнение тех же самых условий.</i></p> <p><i>Традиционный подход предполагает назначение одного авиапредприятия, т. е. единичное назначение.</i></p> <p><i>В большинстве двусторонних соглашений по-прежнему используется традиционная формула "преимущественное владение и фактический контроль". Значение этого выражения не раскрывается, и единственный судья, решающий, отвечает ли авиапредприятие критериям владения и контроля, – это сторона, дающая разрешение. Тем не менее широко признается, что "преимущественное владение" означает владение более 50 % акционерного капитала. С другой стороны, государства в своем внутреннем законодательстве или на практике придерживаются разных точек зрения относительно того, что может составлять "фактический контроль". Имели место случаи, когда при наличии традиционного положения сторона, дающая разрешение, не использовала своего права требовать выполнения критериев владения и контроля.</i></p>

<p align="center">Статья 3 Назначение и выдача разрешения</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>3.* По получении эксплуатационного разрешения, упомянутого в пункте 2, назначенное авиапредприятие может в любое время приступить к эксплуатации договорных линий, для которой оно таким образом назначено, при условии соблюдения данным авиапредприятием применимых положений настоящего Соглашения.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>Промежуточный подход</p> </div> <p>1. Каждая Сторона имеет право назначить в письменной форме другой Стороне одно или более авиапредприятий для эксплуатации договорных линий [в соответствии с настоящим Соглашением], а также аннулировать или изменить такое назначение.</p> <p>2. По получении уведомления о таком назначении и заявки от назначенного авиапредприятия по форме и в порядке, предписанных для выдачи разрешения на эксплуатацию [и технического разрешения], каждая Сторона с минимальной процедурной задержкой дает соответствующее эксплуатационное разрешение при условии, что:</p> <p align="center">[Подпункты 2 а) – 2 с)*, вариант 1 из 2]</p> <p>а) авиапредприятие находится и остается в преимущественном владении и под фактическим контролем либо граждан любого одного или более государств, входящих в определенную группу, либо любой одной или более самих Сторон;</p>	<p><i>С учетом законной обеспокоенности стороны, получающей уведомление о назначении, в качестве меры контроля она сохраняет за собой дискреционное право отказа в выдаче разрешения, если и когда это потребуются. В данном положении учитываются такие потенциальные проблемы, вызывающие обеспокоенность, как безопасность полетов и авиационная безопасность, а также прочие экономические аспекты, включая возможность появления "удобных флагов".</i></p> <p><i>Промежуточный подход предполагает назначение одного или большего числа авиапредприятий, т.е. множественное назначение. Данное положение иногда толковалось как выполняемое назначением двух авиапредприятий. Традиционный подход также включает формулировки об увеличении числа назначенных авиапредприятий на конкретных маршрутах на основе, например, согласованного возрастания в течение нескольких лет или по достижении оговоренного уровня пассажирских перевозок на рынках пар городов.</i></p> <p><i>Данный подход учитывает рекомендацию Всемирной авиатранспортной конференции 1994 года (ATConf/4), в которой делается ссылка на авиапредприятие, которое находится и остается в преимущественном владении и под фактическим контролем граждан одного или большего числа государств, которые не обязательно являются сторонами в соответствующем соглашении, но входят в заранее определенную группу государств с "общностью интересов". Вторая формулировка Конференции ATConf/4 включает авиапредприятие, которое находится в преимущественном владении и под фактическим контролем либо граждан любого одного или большего числа государств, являющихся участниками какого-либо соглашения, либо любой одной или большего числа самих сторон. Определение понятия воздушного перевозчика Европейского союза (ЕС) является иллюстрацией такого владения и контроля, осуществляемых внутри группы государств (критерии ЕС также включают принцип нахождения основного места деятельности и главного управления на территории государства-члена).</i></p>

<p align="center">Статья 3 Назначение и выдача разрешения</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>b)* Сторона, назначающая авиапредприятие, выполняет положения Статьи ___ (Безопасность полетов) и Статьи ___ (Авиационная безопасность);</p> <p>c)* назначенное авиапредприятие отвечает другим условиям, установленным согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.</p> <p align="center">[Подпункты а) – d)*, вариант 2 из 2]</p> <p>a) назначенное авиапредприятие имеет основное место деятельности (см. i) ниже) [и постоянное местонахождение] на территории назначающей Стороны;</p> <p>b) Сторона, назначающая авиапредприятие, осуществляет и сохраняет фактический нормативный контроль (см. ii) ниже) за деятельностью авиапредприятия.</p> <p><i>Примечания:</i></p> <p>i) подтверждение наличия основного места деятельности включает следующие факторы: авиапредприятие учреждено и зарегистрировано в качестве юридического лица на территории назначающей Стороны в соответствии с применимыми национальными законами и правилами, имеет значительный объем перевозок и осуществляет значительные капиталовложения в физические средства на территории назначающей Стороны, платит подоходный налог, регистрирует и базируется там свои воздушные суда и нанимает значительное количество граждан этой Стороны в качестве управленческого, технического и эксплуатационного персонала;</p> <p>3.* По получении эксплуатационного разрешения, упомянутого в пункте 2, назначенное авиапредприятие может в любое время приступить к эксплуатации договорных линий, для которой оно таким образом назначено, при условии соблюдения данным авиапредприятием применимых положений настоящего Соглашения.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> <p>Полная либерализация</p> </div> <p>1. Каждая Сторона имеет право назначить в письменной форме другой Стороне столько авиапредприятий, сколько она желает, для эксплуатации договорных линий [в соответствии с настоящим Соглашением], а также аннулировать или изменить такое назначение.</p> <p>2.* По получении уведомления о таком назначении и заявки от назначенного авиапредприятия по установленной форме и в порядке, предписанном для выдачи разрешения на эксплуатацию [и технического разрешения], каждая Сторона с минимальной процедурной задержкой дает соответствующее эксплуатационное разрешение при условии, что:</p> <p>a) авиапредприятие находится под фактическим нормативным контролем назначающего государства;</p>	<p><i>В соглашениях, в которых делается ссылка на принадлежность гражданам группы государств, например государств – членов Европейского союза, данный текст будет изменяться с учетом любых изменений в законодательстве Европейского сообщества.</i></p> <p><i>Данный подход, рекомендуемый Организацией, позволяет государству назначать авиаперевозчиков (в том числе находящихся в преимущественном владении его граждан), которые, по его мнению, могут пользоваться правами доступа к рынку, предоставляемыми согласно двустороннему соглашению. В то же время он усиливает обязательство назначающей стороны сохранять фактический нормативный контроль (в том числе в области безопасности полетов и авиационной безопасности) за деятельностью назначаемого им авиапредприятия. Такой контроль, как представляется, будет осуществляться в основном посредством лицензирования, которое может включать как экономические, так и эксплуатационные элементы. Данный механизм не требует от государства изменения его действующего законодательства, политики или правил, касающихся национального владения и контроля над своим национальным авиаперевозчиком(ами), но позволяет осуществить такое изменение, если и когда государство пожелает этого.</i></p> <p><i>Подход, основанный на полной либерализации, предполагает неограниченное по количеству авиапредприятий назначение.</i></p> <p><i>Полная либерализация снимает все критерии, относящиеся к авиапредприятию, но требует, чтобы назначающее государство осуществляло фактический нормативный контроль в целях обеспечения соблюдения стандартов безопасности полетов и авиационной безопасности. Она также включает "право учреждения", т.е. право иностранных лиц учредить и эксплуатировать авиапредприятие на территории одной из сторон, которое может затем осуществлять внутренние и международные воздушные сообщения.</i></p>

Статья 3 Назначение и выдача разрешения	Пояснительные примечания
<p>b)* Сторона, назначающая авиапредприятие, выполняет положения Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность);</p> <p>c)* назначенное авиапредприятие отвечает другим условиям, установленным согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.</p> <p>3.* По получении эксплуатационного разрешения, упомянутого в пункте 2, назначенное авиапредприятие может в любое время приступить к эксплуатации договорных линий, для которой оно таким образом назначено, при условии соблюдения данным авиапредприятием применимых положений настоящего Соглашения.</p>	

Статья 4 Отказ в выдаче, отмена и ограничение разрешений	Пояснительные примечания
<p>1.* Авиационные власти каждой Стороны имеют право отказать в выдаче разрешений, упомянутых в Статье (Выдача разрешения) настоящего Соглашения, авиапредприятию, назначенному другой Стороной, а также временно или бессрочно отменить, приостановить или наложить условия на такие разрешения:</p> <div data-bbox="201 1098 755 1140" style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 2px;"> <p>Традиционный подход</p> </div> <p>a) если они не убеждены в том, что преимущественное владение и фактический контроль осуществляет Сторона, назначающая авиапредприятие, граждане этой Стороны или указанные Сторона и граждане совместно;</p> <p>b)* в случае невыполнения Стороной, назначающей авиапредприятие, положений Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность);</p> <p>c)* в случае невыполнения таким назначенным авиапредприятием других условий, установленных согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.</p> <div data-bbox="201 1514 755 1556" style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 2px;"> <p>Промежуточный подход</p> </div> <p>[Подпункты а) – с)*, вариант 1 из 2]</p> <p>a) если они не убеждены в том, что авиапредприятие находится и остается в преимущественном владении и под фактическим контролем либо любого одного или более государств, входящих в определенную группу, либо любой одной или более самих Сторон;</p> <p>b)* в случае невыполнения Стороной, назначающей авиапредприятие, положений Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасности);</p>	<p><i>Причины, по которым государство, получившее просьбу о выдаче разрешения, первоначально не дает разрешение или затем отменяет, приостанавливает или ограничивает условиями выданное им разрешение, остаются прежними. Следовательно, если критерии назначения предусматривают такие формулировки, как "преимущественное владение и фактический контроль" или "основное место деятельности", то невыполнение такого требования будет основанием для отмены, приостановления или постановки условий в отношении эксплуатационного разрешения.</i></p> <p><i>Прочие основания для отмены шире по сфере применения и охватываются ссылкой на требования о соблюдении положений по безопасности полетов и авиационной безопасности, а также законов и правил данной стороны.</i></p> <p><i>В соглашениях, в которых делается ссылка на принадлежность гражданам группы государств, например государств – членов Европейского союза, данный текст будет изменяться с учетом любых изменений в законодательстве Европейского сообщества.</i></p>

<p align="center">Статья 4 Отказ в выдаче, отмена и ограничение разрешений</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>с)* в случае невыполнения таким назначенным авиапредприятием прочих условий, установленных согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>Промежуточный подход</p> </div> <p align="center">[Подпункты а) – д)*, вариант 2 из 2]</p> <p>а) если они не убеждены в том, что назначенное авиапредприятие имеет свое основное место деятельности (см. i) ниже) [и постоянное местонахождение] на территории назначающей Стороны;</p> <p>б) если они не убеждены в том, что Сторона, назначающая авиапредприятие, осуществляет и сохраняет фактический нормативный контроль (см. ii) ниже) за деятельностью авиапредприятия;</p> <p><i>Примечания:</i></p> <p>i) подтверждение наличия основного места деятельности включает следующие факторы: авиапредприятие учреждено и зарегистрировано в качестве юридического лица на территории назначающей Стороны в соответствии с применимыми национальными законами и правилами, имеет значительный объем перевозок и осуществляет значительные капитальные вложения в физические средства на территории назначающей Стороны, платит подоходный налог, регистрирует и базируется там свои воздушные суда и нанимает значительное количество граждан этой Стороны в качестве управленческого, технического и эксплуатационного персонала;</p> <p>ii) подтверждение осуществления фактического нормативного контроля включает следующее, но не ограничивается этим: авиапредприятие имеет действительную лицензию или разрешение на эксплуатацию, выданные лицензирующим органом, например сертификат эксплуатанта (АОС), отвечает критериям, установленным назначающей Стороной в отношении эксплуатации международных воздушных сообщений, таким, например, как доказательство финансового благополучия, способность удовлетворять требованию о защите общественных интересов, принятие обязательств по гарантии обслуживания и т. д.; назначающая Сторона имеет и поддерживает программу контроля в области безопасности полетов и авиационной безопасности в соответствии со Стандартами ИКАО;</p> <p>с)* в случае невыполнения Стороной, назначающей авиапредприятие, положений Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность);</p> <p>д)* в случае невыполнения таким назначенным авиапредприятием прочих условий, установленных согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>Полная либерализация</p> </div> <p>а) если они не убеждены в том, что авиапредприятие находится под фактическим нормативным контролем назначающего государства;</p>	

<p align="center">Статья 4 Отказ в выдаче, отмена и ограничение разрешений</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>b)* в случае невыполнения Стороной, назначающей авиапредприятие, положений Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность);</p> <p>c)* в случае невыполнения назначенным авиапредприятием прочих условий, установленных согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.</p> <p>2.* За исключением случаев, когда незамедлительные действия необходимы для недопущения нарушения вышеупомянутых законов и правил или когда в интересах безопасности полетов или авиационной безопасности требуется действовать в соответствии с положениями Статьи (Безопасность полетов) или Статьи (Авиационная безопасность), права, указанные в пункте 1 настоящей Статьи, осуществляются только по консультациям между авиационными властями, проводимым в соответствии со Статьей (Консультации) настоящего Соглашения.</p>	<p align="center"><i>Соблюдение законов и правил, а также положений по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности обуславливается в п.2 оговоркой о необходимости проведения в первую очередь консультаций.</i></p>

<p align="center">Статья 5 Применение законов</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p align="center">[Пункт 1, вариант 1 из 2]</p> <p>1. Законы и правила одной Стороны, регулирующие прибытие на ее территорию и убытие с ее территории воздушных судов, занятых в международных воздушных сообщениях, или эксплуатацию и навигацию таких воздушных судов во время нахождения их в пределах ее территории, применяются к воздушным судам назначенного авиапредприятия другой Стороны.</p> <p align="center">[Пункт 1, вариант 2 из 2]</p> <p>1. При прибытии на территорию, во время нахождения на территории или при убытии с территории одной Стороны ее законы и правила, касающиеся эксплуатации и навигации воздушных судов, соблюдаются авиапредприятиями другой Стороны.</p> <p align="center">[Пункт 2, вариант 1 из 2]</p> <p>2. Законы и правила одной Стороны, относящиеся к прибытию на ее территорию, пребыванию на ее территории и отправлению с ее территории пассажиров, экипажей и груза, включая почту, в частности законы и правила, касающиеся иммиграции, таможенного и валютного контроля, здравоохранения и карантина, применяются к пассажирам, экипажам, грузам и почте, перевозимым воздушными судами назначенного авиапредприятия другой Стороны во время нахождения их в пределах названной территории.</p>	<p align="center"><i>Данная статья, имеющаяся во многих двусторонних соглашениях, отражает содержание статьи 11 Конвенции. Стороны берут на себя общее обязательство применять Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), касающиеся упрощения формальностей. Статья "Лица без права на въезд, пассажиры без документов и депортируемые лица" содержит более конкретные обязательства в отношении процедур, предусмотренных Приложением 9.</i></p> <p align="center"><i>По первому варианту п. 1 подтверждает, что законы одной стороны, касающиеся эксплуатации воздушных судов и допуска на ее территорию пассажиров, экипажей, груза и почты, будут применяться к авиапредприятиям другой стороны.</i></p> <p align="center"><i>По второму варианту в п. 1 акцент делается на соблюдение авиапредприятиями законов одной из сторон, касающихся эксплуатации и навигации воздушных судов, а также допуска, транзита и убытия пассажиров, экипажей, груза и почты.</i></p> <p align="center"><i>В п. 2 основное внимание уделяется применению или, другими словами, соблюдению тех законов и правил другой стороны, которые относятся к вопросам таможенного, иммиграционного и валютного контроля, здравоохранения и карантина.</i></p>

Статья 5 Применение законов	Пояснительные примечания
<p align="center">[Пункт 2, вариант 2 из 2]</p> <p>2. При прибытии на территорию, во время нахождения на территории или при убытии с территории одной Стороны ее законы и правила, относящиеся к допуску на ее территорию или отправлению с ее территории пассажиров, экипажей и груза на воздушных судах (включая правила, касающиеся въезда, оформления, авиационной безопасности, иммиграции, паспортного и таможенного контроля и карантина, или почтовые правила в случае перевозки почты), соблюдаются пассажирами и экипажами (или от их имени) авиапредприятий другой Стороны, а также в отношении груза этих авиапредприятий.</p> <p>3.* Ни одна из Сторон не отдает предпочтения своему собственному или любому иному авиапредприятию в сравнении с назначенным авиапредприятием другой Стороны, занятым в аналогичных международных воздушных перевозках, при применении своих иммиграционных, таможенных, карантинных и подобных правил.</p>	<p><i>В п. 2 основное внимание уделяется применению или, другими словами, соблюдению тех законов и правил другой стороны, которые относятся к вопросам таможенного, иммиграционного и валютного контроля, здравоохранения и карантина</i></p> <p><i>Пункт 3 является общим для обоих вариантов и касается вопроса недопущения дискриминации.</i></p>
Статья 6 Прямой транзит	Пояснительные примечания
<p align="center">[Вариант 1 из 2]</p> <p>Пассажиры, багаж, груз и почта, следующие прямым транзитом, подвергаются не более, чем упрощенному контролю. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, освобождаются от таможенных пошлин и прочих аналогичных налогов.</p> <p align="center">[Вариант 2 из 2]</p> <p>Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию любой Стороны и не покидающие зоны аэропорта, предназначенной для этой цели, не подвергаются досмотру, за исключением случаев, связанных с авиационной безопасностью, контролем за наркотиками и предотвращением незаконного въезда, или особых обстоятельств.</p>	<p><i>В некоторых соглашениях это положение может быть сформулировано отдельно или включено в статью о применении законов.</i></p> <p><i>Вариант 1 представляет собой стандартную меру упрощения формальностей при простом транзите, предусмотриваемую большинством соглашений о воздушном сообщении.</i></p> <p><i>Вариант 2, имеющий место в соглашениях об "открытом небе", скорее касается безопасности при транзитной перевозке, чем контроля или таможенного и налогового режима.</i></p>
Статья 7 Признание свидетельств	Пояснительные примечания
<p>1. Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, которые выданы или которым придана сила одной Стороной и которые остаются в силе, признаются действительными другой Стороной для целей эксплуатации договорных линий при условии, что требования, в соответствии с которыми такие удостоверения и свидетельства выданы или которым придана сила, соответствуют минимальным стандартам, которые могут устанавливаться в соответствии с Конвенцией, или превышают их.</p>	<p><i>Данное положение о признании удостоверений содержится в большинстве соглашений о воздушном сообщении, хотя, по существу, в его пп. 1 и 2 просто воспроизводятся два положения Конвенции – соответственно статьи 33 и 32 b).</i></p> <p><i>Согласно п. 1 стороны обмениваются взаимным признанием действительных удостоверений о годности к полетам, действительных удостоверений о квалификации и действительных свидетельств, выданных другой стороной.</i></p>

<p align="center">Статья 7 Признание свидетельств</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>2. Если привилегии или условия упомянутых в пункте 1 удостоверений или свидетельств, выданных авиационными властями одной Стороны любому лицу, или назначенному авиапредприятию, или в отношении воздушного судна, используемого при эксплуатации договорных линий, допускают различия с минимальными стандартами, установленными согласно Конвенции, и об этих различиях уведомлена Международная организация гражданской авиации, другая Сторона может потребовать проведения консультаций между авиационными властями с целью уточнения данной практики.</p> <p>3. Каждая Сторона, однако, сохраняет за собой право отказаться признать для целей выполнения полетов над ее собственной территорией или совершения посадок в пределах ее собственной территории удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные ее гражданам другой Стороной.</p>	<p><i>Государства, возможно, сочтут полезным иметь процедуру рассмотрения различий, зарегистрированных в отношении стандартов, установленных в соответствии с Конвенцией.</i></p> <p><i>Данным положением резервируется право отказаться признать удостоверение или свидетельство, выданные другой стороной гражданам первой стороны. Это положение, заимствованное из статьи 32 b) Конвенции, необходимо, так как статья 32 а) требует, чтобы пилоты обеспечивались свидетельствами, выданными государством регистрации воздушного судна. Следовательно, распространить признание на свидетельство, выданное гражданам этого государства другим государством, невозможно.</i></p>

<p align="center">Статья 8 Безопасность полетов</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>1. Каждая Сторона может в любое время обратиться с просьбой о проведении консультаций относительно норм безопасности полетов, соблюдаемых другой Стороной в областях, касающихся аэронавигационных средств, летных экипажей, воздушных судов и эксплуатации воздушных судов. Такие консультации проводятся в течение 30 дней после обращения с такой просьбой.</p> <p>2. Если в результате таких консультаций одна Сторона обнаруживает, что другая Сторона не обеспечивает в областях, указанных в пункте 1, эффективного соблюдения и применения норм безопасности полетов, отвечающих Стандартам, установленным на данный момент в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации (Дос 7300), другая Сторона информируется о таких выводах и мерах, считающихся необходимыми для выполнения Стандартов ИКАО. После этого другая Сторона предпринимает соответствующие корректирующие действия в течение согласованного периода времени.</p>	<p><i>Это разработанное ИКАО стандартное положение по безопасности полетов предусматривает для сторон в соглашении стандартную процедуру решения проблем безопасности. Оно направлено на обеспечение того, чтобы воздушные суда, эксплуатируемые назначенными авиапредприятиями (или эксплуатируемые от их имени) на территории другой стороны, использовались и обслуживались в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО. Данное положение отражает широкий взгляд на эксплуатацию воздушных судов, охватывая, помимо воздушных судов и экипажей, аэронавигационные средства и службы, что подразумевает предоставление таких средств и служб, как управление воздушным движением, аэропортовые средства и средства навигации</i></p> <p><i>Однако сторонам ничто не мешает включить дополнительные или более жесткие критерии, необходимые, по их мнению, для оценки уровня безопасности эксплуатации воздушных судов, в частности альтернативные формулировки относительно перронной инспекции, указывающие на выводы и решения, к которым могут прийти авиационные власти в результате такой инспекции, и дополнительно охватывающие случаи отказа в предоставлении доступа на перрон для проведения инспекции.</i></p>

Статья 8 Безопасность полетов	Пояснительные примечания
<p>3. В соответствии со статьей 16 Конвенции Стороны также соглашаются с тем, что любое воздушное судно, эксплуатируемое авиапредприятием или от имени авиапредприятия одной Стороны для полетов на территорию или с территории другой Стороны, может, находясь на территории другой Стороны, быть подвергнуто досмотру уполномоченными представителями другой Стороны, при условии, что это не вызовет необоснованной задержки в эксплуатации воздушного судна. Несмотря на обязательства, упомянутые в статье 33 Чикагской конвенции, целью этого досмотра является проверка действительности соответствующей документации воздушного судна и свидетельств членов его экипажа, а также соответствия оборудования и состояния воздушного судна Стандартам, установленным на данный момент в соответствии с Конвенцией.</p> <p>4. Если для обеспечения безопасности полетов авиапредприятий необходимы безотлагательные действия, каждая Сторона сохраняет за собой право незамедлительно приостановить действие или изменить условия эксплуатационного разрешения, предоставленного авиапредприятию или авиапредприятиям другой Стороны.</p> <p>5. Любые меры одной Стороны, принятые в соответствии с пунктом 4 выше, прекращаются, как только основание для принятия этих мер перестает существовать.</p> <p>6. Если в связи с пунктом 2 будет установлено, что одна из Сторон продолжает не соблюдать Стандарты ИКАО по истечении согласованного периода времени, об этом должен быть информирован Генеральный секретарь ИКАО. Генерального секретаря необходимо также информировать о последующем удовлетворительном решении проблемы.</p>	<p><i>В статье о безопасности полетов, за исключением данного положения, санкции конкретно не предусматриваются с учетом возможности принятия срочных мер согласно положению об отмене, приостановлении действия или установлении условий в отношении эксплуатационных разрешений назначенных авиапредприятий, не выполняющих, в частности, положения статьи "Безопасность полетов".</i></p>

Статья 9 Авиационная безопасность	Пояснительные примечания
<p>1. В соответствии со своими правами и обязательствами по международному праву Стороны вновь подтверждают, что взятое ими обязательство по отношению друг к другу защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся стороны действуют, в частности, в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, принятой в Монреале 23 сентября 1971 года, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 года, а также с положениями любых других конвенций и протоколов, касающихся безопасности гражданской авиации, к которым присоединились обе Стороны.</p>	<p><i>Данное положение по авиационной безопасности разработано ИКАО. Оно включает посредством общих ссылок соответственно в пп. 1 и 3 обязательства в области авиационной безопасности, вытекающие из различных международных документов по вопросам незаконного вмешательства, участниками которых стороны могут быть, и из Приложения 17 к Конвенции (Безопасность), которое применяется ко всем Договаривающимся государствам ИКАО. Любые изменения к Стандартам и Рекомендуемой практике данного Приложения, которые могут вступить в силу после принятия соглашения, также будут применяться к сторонам. В этой статье подчеркивается важность оказания взаимной помощи в деле предотвращения незаконного вмешательства или других подобных актов и принятия специальных мер безопасности в случае совершения акта незаконного вмешательства или его угрозы. Данная статья не ограничивает договорное право сторон расширить или ограничить сферу ее применения либо применять другой подход.</i></p>

Статья 9 Авиационная безопасность	Пояснительные примечания
<p>2. Стороны оказывают друг другу по просьбе всю необходимую помощь для предотвращения актов незаконного захвата гражданских воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также для устранения любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.</p> <p>3. Стороны в своих взаимных отношениях действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности, установленными Международной организацией гражданской авиации, именуемыми Приложениями к Конвенции; они требуют, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации или эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное место пребывания которых находится на их территории, а также эксплуатанты аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности. [Каждая Сторона уведомляет другую Сторону о любых различиях между ее национальными правилами и практикой и стандартами по авиационной безопасности Приложений. Каждая Сторона может в любое время обратиться с просьбой о срочном проведении консультаций с другой Стороной для обсуждения таких различий.]</p> <p>4. Каждая Сторона соглашается с тем, что к таким эксплуатантам воздушных судов может быть предъявлено требование о соблюдении положений по авиационной безопасности, упомянутых в пункте 3 выше, применяемых другой Стороной при прибытии, убытии или во время нахождения на территории этой другой Стороны. Каждая Сторона гарантирует эффективное применение надлежащих мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов и для проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортприпасов до и во время посадки или погрузки на борт. Каждая Сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Стороны о принятии обоснованных специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.</p> <p>5. В случае возникновения инцидента или угрозы инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов или аэронавигационных средств, Стороны оказывают друг другу помощь путем облегчения взаимосвязи и принятия других надлежащих мер с целью быстрого и благополучного прекращения такого инцидента или устранения его угрозы.</p> <p>[6. Авиационные власти каждой Стороны имеют право в течение шестидесяти (60) дней с момента уведомления (или такого более короткого срока, какой будет согласован авиационными властями) провести на территории другой Стороны оценку мер, применяемых или планируемых эксплуатантами воздушных судов в отношении рейсов, прибывающих с территории или убывающих на территорию первой Стороны. Административно-организационные мероприятия по проведению таких оценок согласуются авиационными властями и осуществляются незамедлительно в целях обеспечения быстрого проведения оценок.]</p>	<p><i>Положение п. 3 в квадратных скобках определяет процедуру рассмотрения различий в отношении стандартов безопасности, о которых может быть представлено уведомление.</i></p> <p><i>Альтернативные пп. 6 и 7 касаются соответственно проверки средств и процедур в области авиационной безопасности на территории другой стороны, необходимости быстрого проведения консультаций по вопросам безопасности (которые имеют более срочный характер, чем консультации по прочим вопросам) и возможности принятия временных мер, если таковые требуются.</i></p>

Статья 9 Авиационная безопасность	Пояснительные примечания
<p>[7. Если одна Сторона имеет серьезные основания полагать, что другая Сторона отступает от положений настоящей Статьи, первая Сторона может запросить проведения консультаций. Такие консультации начинаются в течение пятнадцати (15) дней с момента получения такой просьбы от любой из Сторон. Недостижение удовлетворительного соглашения в течение пятнадцати (15) дней после начала консультаций является основанием для отказа в выдаче, отзыва, приостановления действия или установления условий в отношении разрешений авиапредприятия или авиапредприятий, назначенных другой Стороной. Если это продиктовано крайней необходимостью или с тем, чтобы не допустить дальнейшего несоблюдения положений настоящей статьи, первая Сторона может в любое время принять временные меры.]</p>	

Статья 10 Защита проездных документов	Пояснительные примечания
<p>1. Каждая Сторона соглашается принимать меры к обеспечению защиты своих паспортов и прочих проездных документов.</p> <p>2. В связи с этим каждая Сторона соглашается устанавливать контроль в отношении законного создания, выдачи, проверки и использования паспортов и прочих проездных документов и удостоверений личности, выдаваемых этой Стороной или от имени этой Стороны.</p> <p>3. Каждая Сторона также соглашается устанавливать или совершенствовать процедуры, направленные на обеспечение того, чтобы проездные документы и удостоверения личности, выдаваемые ею, были такого качества, что ими невозможно было бы свободно злоупотреблять и их нельзя было бы незаконным способом легко изменять, копировать или выдавать.</p> <p>4. Согласно вышеуказанным целям каждая Сторона выдает свои паспорта и прочие проездные документы в соответствии с документом ИКАО Doc 9303 "Машиносчитываемые проездные документы", а именно: частью 1 "Машиносчитываемые паспорта", частью 2 "Машиносчитываемые визы" и/или частью 3 "Официальные машиносчитываемые проездные документы размера 1 и размера 2".</p> <p>5. Каждая Сторона также соглашается обмениваться оперативной информацией, касающейся подложных или поддельных проездных документов, и сотрудничать с другой Стороной в усилении противодействия мошенничеству с проездными документами, включая подлог или подделку проездных документов, использование подложных или поддельных проездных документов, использование действительных проездных документов лицами, выдающими себя за других лиц, неправомерное использование подлинных проездных документов законными владельцами с целью содействия совершению правонарушения, использование недействительных или аннулированных проездных документов и использование проездных документов, полученных обманым путем.</p>	<p><i>Технические требования ИКАО к машиносчитываемым проездным документам, содержащиеся в документе ИКАО Doc 9303, позволяют надежно устанавливать подлинность проездных документов и личность их владельцев и предусматривают эффективные меры предосторожности против видоизменения, подлога или подделки. Около 100 Договаривающихся государств выдают машиносчитываемые паспорта и другие машиносчитываемые проездные документы в соответствии с техническими требованиями, содержащимися в документе Doc 9303. Резолюции ИКАО признают, что технические требования документа Doc 9303 не только являются эффективным средством ускорения прохождения пассажиров и членов экипажей международных рейсов через пункты пограничного контроля, но и повышают безопасность и усиливают программы соблюдения иммиграционных правил. Резолюции Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (ООН) и других органов ООН призывают государства укреплять международное сотрудничество в борьбе против незаконного ввоза иностранцев и в предотвращении использования сфабрикованных документов.</i></p> <p><i>Включение данной статьи в соглашения о воздушном сообщении активизирует международные усилия государства, направленные против использования сфабрикованных и фальшивых проездных документов для незаконной миграции, незаконного ввоза мигрантов и передвижения террористов или террористических групп через границы.</i></p>

<p align="center">Статья 11 Пассажиры без права на въезд, пассажиры без документов и депортируемые лица</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>1. Каждая Сторона соглашается установить эффективный пограничный контроль.</p> <p>2. В связи с этим каждая Сторона соглашается соблюдать Стандарты и Рекомендуемую практику Приложения 9 (Упрощение формальностей) к Чикагской конвенции, касающиеся пассажиров без права на въезд, пассажиров без документов и депортируемых лиц, в целях укрепления сотрудничества в борьбе с незаконной миграцией.</p> <p>3. В соответствии с вышеуказанными целями каждая Сторона соглашается выдавать или признавать, в зависимости от обстоятельств, письмо, касающееся "сфабрикованных, поддельных или фальшивых документов, а также подлинных документов, предъявленных лицами, выдающими себя за других лиц", форма которого приводится в пункте b) добавления 9 к Приложению 9 (двенадцатое издание), при принятии мер согласно соответствующим пунктам главы 3 указанного Приложения, касающимся изъятия сфабрикованных, поддельных или фальшивых проездных документов.</p>	<p><i>Глава 3 Приложения 9 (Упрощение формальностей) к Чикагской конвенции включает Стандарты и Рекомендуемую практику, в которых излагаются общие процедуры, подлежащие соблюдению государствами и авиапредприятиями при обращении с пассажирами без права на въезд, пассажирами без документов и депортируемыми лицами. Добавление 9 предусматривает замену сфабрикованных, поддельных или фальшивых проездных документов, изъятых у пассажиров, использовавших их для совершения поездки. Основная идея указанных положений и добавления 9 заключается в изъятии из обращения сфабрикованных, поддельных или фальшивых документов.</i></p> <p><i>Включение пунктов этой статьи в соглашения о воздушном сообщении активизирует международные усилия государств, направленные против незаконного ввоза мигрантов и передвижения террористов или террористических групп через границы.</i></p>

<p align="center">Статья 12 Сборы с пользователей</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p align="center">[Пункты 1 и 2, вариант 1 из 2]</p> <p>1. Ни одна из Сторон не облагает или не разрешает облагать назначенные авиапредприятия другой Стороны более высокими сборами с пользователей, чем сборы, которыми облагаются ее собственные авиапредприятия, осуществляющие аналогичные международные сообщения.</p> <p>2. Каждая Сторона поощряет проведение консультаций относительно сборов с пользователей между своим компетентным органом, взимающим сборы, [или поставщиком аэропортового или аэронавигационного обслуживания] и авиапредприятиями, пользующимися обслуживанием и средствами, предоставляемыми таким органом [или поставщиком обслуживания], по возможности, через посредство представительных организаций этих авиапредприятий. О любых предложениях относительно изменений в сборах с пользователей следует своевременно уведомлять таких пользователей, чтобы они имели возможность высказывать свои мнения до внесения изменений. Каждая Сторона также рекомендует своему компетентному органу, взимающему сборы, [или поставщику обслуживания] и таким пользователям обмениваться соответствующей информацией, касающейся сборов с пользователей.</p>	<p><i>Эти два альтернативных подхода к формулировке положения о сборах с пользователей существенно отличаются друг от друга. В некоторых положениях упоминаются "назначенные авиапредприятия". Сторонам необходимо рассмотреть вопрос о том, должны ли положения о данной деятельности, содержащиеся в настоящей части, распространяться на все авиапредприятия стороны, а не только на назначенные.</i></p> <p><i>Этот вариант более краток и просто повторяет принцип, регулирующий взимание сборов с пользователей, зафиксированный в статье 15 Конвенции, согласно которому сборы с иностранных воздушных судов не превышают сборы, взимаемые с собственных воздушных судов, занятых в аналогичных международных сообщениях.</i></p> <p><i>В этом положении поощряется проведение консультаций между органом, взимающим сборы, и пользователями, говорится о необходимости своевременно уведомлять о любых изменениях в сборах и обмениваться соответствующей информацией, касающейся сборов. Эти принципы отражают политику ИКАО в отношении сборов (Дос 9082). Поскольку некоторые государства осуществили коммерциализацию и приватизацию своих поставщиков аэропортового и аэронавигационного обслуживания и передали полномочия по установлению тарифов, дополнительно приводятся соответствующие формулировки, учитывающие такие ситуации.</i></p>

Статья 12 Сборы с пользователей	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">[Пункты 1 и 2, вариант 2 из 2]</p> <p>1. Сборы с пользователей, которыми компетентные власти или органы, взимающие сборы, каждой Стороны могут облагать авиапредприятия другой Стороны, являются справедливыми и умеренными, не носят неоправданно дискриминационный характер и справедливо распределяются между различными категориями пользователей. В любом случае авиапредприятия другой Стороны облагаются любыми такими сборами на условиях, которые не менее благоприятны, чем наиболее благоприятные условия, предоставляемые любому другому авиапредприятию на момент обложения сборами.</p> <p>2. Сборы с пользователей, которыми облагаются авиапредприятия другой Стороны, могут отражать, но не должны превышать полную стоимость для компетентных властей или органов, взимающих сборы, предоставления соответствующего аэропорта, охраны окружающей среды в районе аэропорта, обеспечения аэронавигации и предоставления средств и служб авиационной безопасности в аэропорту или в рамках аэропортовой системы. Такая полная стоимость может включать резонный доход на активы за вычетом амортизации. Средства и службы, за обеспечение которыми взимаются сборы, предоставляются на эффективной и экономической основе.</p> <p>3. Каждая Сторона поощряет проведение консультаций между компетентными властями или органами, взимающими сборы на ее территории, и авиапредприятиями, пользующимися средствами и службами, и рекомендует компетентным властям или органам и авиапредприятиям обмениваться такой информацией, которая может быть необходима для точной проверки обоснованности сборов в соответствии с принципами, зафиксированными в пунктах 1 и 2. Каждая Сторона рекомендует компетентным властям, взимающим сборы, своевременно уведомлять пользователей о любых предложениях относительно изменений в сборах с пользователей, чтобы пользователи имели возможность высказывать свои мнения до внесения изменений.</p> <p>4. При осуществлении процедур разрешения споров в соответствии со Статьей__ (Разрешение споров) ни одна из Сторон не считается нарушившей какого-либо положения настоящей статьи, если:</p> <p>a) она провела в течение разумного периода времени пересмотр сбора или практики, являющихся предметом жалобы, поданной другой Стороной; или</p> <p>b) после такого пересмотра она приняла все имеющиеся в ее распоряжении меры к исправлению любого сбора или любой практики, несовместимых с настоящей Статьей.</p> <p>[5. Аэропорты, воздушные трассы, службы управления воздушным движением и аэронавигационные службы, службы авиационной безопасности и прочие соответствующие средства и службы, обеспечиваемые на территории одной Стороны, предоставляются для использования авиапредприятиями другой Стороны на условиях, не менее благоприятных, чем наиболее благоприятные условия, предоставляемые любому авиапредприятию, занятому в аналогичных международных воздушных сообщениях, на момент заключения соглашения об использовании.]</p>	<p><i>Во втором варианте данное положение включает некоторые принципы, которые также отражают политику, разработанную ИКАО. Однако вместо использования формулы статьи 15 Конвенции, как это делается в первом варианте, здесь применяется положение типа положения о "наиболее благоприятствуемой нации", которое шире по сфере применения, чем статья 15</i></p> <p><i>В настоящем положении излагаются некоторые принципы ИКАО, касающиеся возмещения расходов.</i></p> <p><i>Здесь излагаются требования в отношении консультаций, обмена информацией и своевременного уведомления, аналогичные требованиям, указанным в первом варианте.</i></p> <p><i>Во втором варианте вводится процесс пересмотра, который осуществляется до предпринятия каких-либо действий в отношении сборов с пользователей в рамках системы разрешения споров, и указывается, что положения данной статьи не нарушаются в смысле механизма разрешения споров, если процесс такого пересмотра начат.</i></p> <p><i>Формулировка в квадратных скобках по сути является более подробным вариантом статьи 15 Конвенции.</i></p>

Статья 13 Таможенные пошлины	Пояснительные примечания
<p>1. Каждая Сторона на основе взаимности в максимально возможной степени в соответствии со своим национальным законом освобождает назначенное авиапредприятие другой Стороны от [импортных ограничений], таможенных пошлин, акцизных налогов, досмотровых сборов и прочих государственных сборов и пошлин [не основанных на стоимости обслуживания, предоставляемого по прибытии.] на воздушные суда, топливо, смазочные масла, расходуемые технические запасы, запасные части, включая двигатели, комплектное бортовое оборудование, бортприпасы и прочие предметы [например, печатные билетные бланки, авианакладные, любые рекламные материалы с изображением на них знаков компании и обычные рекламные материалы, распространяемые бесплатно этим назначенным авиапредприятием], предназначенные для использования или используемые исключительно в связи с эксплуатацией и обслуживанием воздушных судов назначенного авиапредприятия такой другой Стороны, эксплуатирующей договорные линии.</p> <p>2. Освобождения, предоставляемые в силу настоящей статьи, применяются к упоминаемым в пункте 1 предметам:</p> <p>а) ввозимым на территорию одной Стороны назначенным авиапредприятием другой Стороны или от имени этого авиапредприятия;</p> <p>б) находящимся на борту воздушного судна назначенного авиапредприятия одной Стороны по прибытии на территорию другой Стороны или при убытии с этой территории; или</p> <p>в) принимаемым на борт воздушного судна назначенного авиапредприятия одной Стороны на территории другой Стороны и предназначенным для использования при эксплуатации договорных линий,</p> <p>независимо от того, используются или расходуются ли такие предметы полностью в пределах территории Стороны, предоставляющей освобождение, при условии, что право собственности на такие предметы не переходит на территории названной Стороны.</p> <p>3. Комплектное бортовое оборудование, а также материалы и запасы, обычно находящиеся на борту воздушного судна, назначенного авиапредприятия любой из Сторон, могут быть выгружены на территории другой Стороны только с согласия таможенных властей этой территории. В таком случае они могут быть помещены под надзор названных властей до тех пор, пока не будут реэкспортированы или использованы иным образом в соответствии с таможенными правилами.</p>	<p><i>Положение о таможенных и прочих пошлинах имеется почти во всех соглашениях о воздушных сообщениях и дополняет положение об освобождении от них топлива, смазочных масел, запасных частей, комплектного оборудования и бортприпасов, находящихся на борту по прибытии на территорию другого государства, содержащееся в статье 24 Конвенции. Оно отражает также политику ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта (Дос 8632). Цель данного положения заключается в освобождении полетов международной авиации от различных таможенных пошлин и прочих налогов на топливо, запасные части, запасы и оборудование, которые обычно применяются к иностранному воздушному судну, когда оно совершает операции в другой юрисдикции. Характер деятельности международного воздушного транспорта и потенциально негативное экономическое влияние таких налогов являются разумным обоснованием для почти всеобщего признания данного положения.</i></p> <p><i>Следует иметь в виду наличие различных толкований того, что является международным участком сообщения, например, применительно к тарифным освобождениям и освобождениям от таможенных пошлин. В этой связи государствам, возможно, следует стремиться включать в любые соглашения о воздушном сообщении разъяснения на этот счет, в частности при обмене правами на каботажные перевозки. В таких случаях предусматриваемые этой статьей освобождения будут изменяться с учетом характера сообщения и его совместимости с внутренним законодательством.</i></p> <p><i>В некоторых ситуациях такое освобождение не является полным освобождением от всех налогов и сборов и в тех случаях, когда, например, за обслуживание, предоставляемое международному воздушному транспорту, взимаются установленные правительством сборы (например, таможенные и карантинные), в соглашении необходимо делать оговорку типа: "не основанные на стоимости обслуживания, предоставляемого по прибытии". К другим предметам, которые могут быть охвачены (но которые не были включены в данную статью), относятся оборудование, используемое для бронирования и осуществления операций, оборудование для обеспечения авиационной безопасности, оборудование для погрузки груза и обслуживания пассажиров, инструктивные материалы и учебные средства.</i></p>

Статья 14 Налогообложение	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">[Пункты 1–3, вариант 1 из 2]</p> <p>1. Прибыль от эксплуатации воздушных судов назначенного авиапредприятия при международных перевозках подлежит обложению налогами только на территории Стороны, где находится место фактического управления этим авиапредприятием.</p> <p>2. Капитал, составляемый воздушными судами, эксплуатируемыми при международных перевозках назначенным авиапредприятием, и движимым имуществом, относящимся к эксплуатации таких воздушных судов, подлежит налогообложению только на территории Стороны, где находится место фактического управления этим авиапредприятием.</p> <p>3. При наличии специального соглашения между Сторонами об исключении двойного налогообложения в отношении подоходного налога и налога на капитал, положения последнего имеют преимущественную силу.</p>	<p><i>Хотя положение об обложении налогами доходов и капитала в соглашениях широко не применяется, что объясняется частично тем, что такие вопросы могут быть предметом отдельного договора между сторонами о двойном налогообложении, данное положение включено с учетом политики ИКАО (Дос 8632), предусматривающей предоставление такого освобождения. Поскольку вопрос налогообложения и соглашений о налогообложении между государствами является вопросом, относящимся к компетенции финансовых полномочных органов, включение положения, подобного тому, которое здесь приводится, требует участия таких органов в определении и согласовании его формулировки.</i></p> <p><i>В данном варианте пп. 1 и 2 касаются налогообложения соответственно доходов и капитала.</i></p> <p><i>Пункт 3 предусматривает, что договор между сторонами о двойном налогообложении лишает данные положения настоящего соглашения юридического действия.</i></p>
<p style="text-align: center;">[Пункты 1–3, вариант 2 из 2]</p> <p>1. Прибыль или доходы от эксплуатации воздушных судов при международных перевозках, получаемые авиапредприятием одной Стороны, в том числе в результате участия в коммерческих соглашениях между авиапредприятиями или в совместных деловых предприятиях, освобождаются от любого налога на прибыль или подоходного налога, взимаемого правительством другой Стороны.</p> <p>2. Капитал и имущество авиапредприятия одной Стороны, относящиеся к эксплуатации воздушных судов при международных перевозках, освобождаются от всех налогов на капитал и имущество, взимаемых правительством другой Стороны.</p> <p>3. Прибыль, получаемая авиапредприятием одной Стороны в результате отчуждения воздушных судов, эксплуатируемых при международных перевозках, и движимого имущества, относящегося к эксплуатации таких воздушных судов, освобождается от любого налога на прибыль, взимаемого правительством другой Стороны.</p>	<p><i>Данный вариант освобождает авиапредприятия от некоторых налогов, взимаемых правительством другой стороны, без указания на то, где авиапредприятия подлежат налогообложению (т.е. на территории, где осуществляется фактическое управление авиапредприятием), определяя, таким образом, объем освобождения от налогов.</i></p> <p><i>Пункт 1 конкретно освобождает от налогообложения прибыли и доходов, получаемых в рамках коммерческих соглашений между авиапредприятиями.</i></p>

Статья 14 Налогообложение	Пояснительные примечания
<p>[4.* Каждая Сторона на основе взаимности предоставляет налоговую льготу в отношении налога на добавленную стоимость или аналогичного косвенного налога на товары и услуги, предоставляемые авиапредприятию, назначенному другой Стороной, и используемые для целей осуществления международных воздушных сообщений. Налоговая льгота может предоставляться в виде освобождения от налога или его возврата.]</p>	<p><i>Освобождение является обоюдным, хотя сфера его распространения, как указывает пункт, приводимый в квадратных скобках, может варьироваться. Например, стороны могут также пожелать включить импортные ограничения либо такие принадлежности авиапредприятий, как билетные бланки или компьютерное оборудование.</i></p>

Статья 15 Добросовестная конкуренция	Пояснительные примечания
<div data-bbox="201 667 756 709" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">Традиционный подход</div> <p>Каждое назначенное авиапредприятие имеет справедливые возможности для эксплуатации маршрутов, указанных в Соглашении.</p> <div data-bbox="201 873 756 915" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">Промежуточный подход</div> <p>Каждая Сторона соглашается:</p> <p>а) что каждое назначенное авиапредприятие должно иметь справедливые и равные возможности для конкуренции при осуществлении международных воздушных перевозок, регулируемых Соглашением;</p> <p>б) принимать меры к устранению всех форм дискриминации или практики недобросовестной конкуренции, которые негативно сказываются на конкурентом положении назначенного авиапредприятия другой Стороны.</p> <div data-bbox="201 1226 756 1268" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">Полная либерализация</div> <p>Каждое назначенное авиапредприятие имеет справедливые условия для конкуренции в соответствии с законами Сторон о конкуренции.</p>	<p><i>Эта традиционная формулировка основана на положении Конвенции (статья 44 f) о том, что каждое Договаривающееся государство имеет "справедливые возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении".</i></p> <p><i>Ограниченный промежуточный подход состоит в применении принципа справедливых и равных возможностей к маршрутам, указанным в приложении к соглашению. Однако здесь приводится расширенный вариант, включающий также п. б).</i></p> <p><i>В обстановке полной либерализации законы сторон о конкуренции будут применяться с целью обеспечения всем назначенным авиапредприятиям справедливых условий для конкуренции.</i></p> <p><i>Некоторые государства, полностью поддерживая применение законов о конкуренции, иногда ссылаются на них в меморандумах о консультациях, а не в существующих соглашениях о воздушном сообщении.</i></p>

Статья 16 Провозная емкость	Пояснительные примечания
	<p><i>Типовые положения об установлении емкости по методам предварительного определения, соглашения "Бермуды-I" и полной либерализации были разработаны ИКАО в начале 1980-х годов для охвата основных регулятивных подходов государств к определению емкости, предлагаемой их назначенными авиапредприятиями. Подробный инструктивный материал о применении и целях каждого из этих методов приводится в документе "Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта" (Doc 9587).</i></p>

<p align="center">Статья 16 Провозная емкость</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<div data-bbox="201 302 755 342" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>Традиционный подход</p> </div> <p align="center">Предварительное определение</p> <p>1. Общая емкость, подлежащая предоставлению на договорных линиях назначенными авиапредприятиями Сторон, согласовывается между или утверждается авиационными властями Сторон перед началом перевозок, а затем в соответствии с предполагаемыми потребностями перевозок.</p> <p>2. Основной целью перевозок на договорных линиях, подлежащих эксплуатации назначенными авиапредприятиями Сторон, является предоставление при разумных коэффициентах загрузки емкости, достаточной для удовлетворения потребностей в перевозках между территориями двух Сторон.</p> <p>3. Каждая Сторона предоставляет назначенным авиапредприятиям обеих Сторон справедливые и равные возможности для выполнения договорных перевозок между их соответствующими территориями, с тем чтобы обеспечить равенство и взаимную выгоду, в принципе, путем разделения совокупной емкости между Сторонами.</p> <p>4. Каждая Сторона и ее назначенное авиапредприятие(я) принимает(ют) во внимание интересы другой Стороны и ее назначенного авиапредприятия(й), с тем чтобы не подвергать неправомерному воздействию перевозки, осуществляемые последней.</p> <p>5. Если в процессе рассмотрения этого вопроса Стороны не приходят к соглашению о подлежащей предоставлению емкости на договорных линиях, емкость, которая может быть предоставлена назначенными авиапредприятиями Сторон, не превышает совокупной емкости (в том числе с учетом сезонных колебаний), предоставление которой было предварительно согласовано.</p>	<p><i>Каждое назначенное авиапредприятие может предлагать емкость на основе метода предварительного определения, при котором обе стороны или все назначенные авиапредприятия с разрешения правительства заблаговременно совместно договариваются об общей емкости, предлагаемой на каждом маршруте; увеличение емкости предполагает утверждение обеими сторонами.</i></p> <p><i>По количеству двусторонних соглашений наиболее распространенным является традиционный метод регулирования провозной емкости на основе ее предварительного определения. Требование о заключении взаимных соглашений между правительствами и авиапредприятиями обеспечивает, что каждая сторона может требовать, чтобы назначенные авиапредприятия обеих сторон предлагали одинаковые емкости на всех маршрутах, и что оба правительства будут согласовывать любые изменения предлагаемой емкости. Определенная гибкость достигается благодаря применению практики индивидуального утверждения сторонами "дополнительных секций" (т. е. полетов в дополнение к регулярным), например, во время отпускных периодов, когда спрос на перевозки временно, но резко возрастает. Более формальный подход состоит в том, что по достижении соглашения относительно основных прав в отношении емкости стороны договариваются о ее временном увеличении, которое, однако, не является изменением прав, касающихся емкости.</i></p>
<div data-bbox="201 1436 755 1476" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>Промежуточный подход</p> </div> <p align="center">Бермуды-I [в качестве альтернативы см. раздел "Частичная либерализация и предопределенное увеличение" ниже]</p> <p>1. Средства воздушного транспорта, предоставляемые пассажирам, должны точно удовлетворять потребности пассажиров в таком транспорте.</p> <p>2. Назначенные авиапредприятие или авиапредприятия каждой Стороны имеют справедливую и равную возможность для [конкуренции] [эксплуатации] на любом согласованном маршруте между территориями двух Сторон.</p>	<p><i>Каждое назначенное авиапредприятие может предлагать емкость на основе метода соглашения "Бермуды-I", в соответствии с которым авиапредприятия определяют емкость индивидуально, исходя из количественных критериев и при условии ее пересмотра ex post facto сторонами.</i></p>

<p align="center">Статья 16 Провозная емкость</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>3. Каждая Сторона принимает во внимание интересы авиапредприятий другой Стороны с тем, чтобы не подвергать неправомерному воздействию их возможность предлагать обслуживание, охватываемое настоящим Соглашением.</p> <p>4. Обслуживание, предоставляемое назначенным авиапредприятием в соответствии с настоящим Соглашением, имеет в качестве своей основной цели предоставление емкости, достаточной для удовлетворения потребностей в перевозках между страной, национальным перевозчиком которой является это авиапредприятие, и страной конечного пункта назначения загрузки. При выполнении таких перевозок право посадки или высадки международных пассажиров, направляющихся в третьи страны, или в пункте или пунктах на маршрутах, указанных в настоящем Соглашении, осуществляется в соответствии с общими принципами упорядоченного развития международного воздушного транспорта, которых придерживаются обе Стороны, и определяется общим принципом в отношении того, что емкость должна быть связана с:</p> <p>a) потребностями в перевозках между страной начала перевозки и странами конечного пункта назначения перевозки;</p> <p>b) потребностями сквозных перевозок авиапредприятий;</p> <p>c) потребностями перевозок в районе, через который авиапредприятие осуществляет полеты, с учетом местных и региональных перевозок.</p> <p>5. Во всех случаях, когда какая-либо из Сторон требует пересмотра предоставляемой в соответствии с данным Соглашением емкости, между Сторонами организовывается проведение консультаций для обеспечения применения принципов данного Соглашения, регулирующих осуществление перевозок.</p> <p>Частичная либерализация и предопределенное увеличение [см. в качестве альтернативы раздел "Бермуды-I" выше]</p>	<p><i>По методу регулирования емкости в соответствии с соглашением "Бермуды-I" стороны принимают принципы регулирования, которыми должны руководствоваться авиапредприятия, предоставляя, однако, каждому авиапредприятию право определять в соответствии с данными принципами собственную емкость на основе проводимого авиапредприятием анализа потребностей рынка. Емкость, используемая на согласованных маршрутах, подлежит пересмотру ex post facto авиационными властями посредством проведения консультаций. Сохранение соглашения сторон относительно принципов определения емкости, а также эффективное функционирование механизма пересмотра ex post facto имеют исключительно важное значение для успешного применения данного метода.</i></p> <p><i>Каждое назначенное авиапредприятие может предлагать емкость по методу частичной либерализации и заранее определенного увеличения, при котором стороны соглашаются не регулировать емкость на некоторых линиях или маршрутах, и/или по одной из нескольких формул регулярного увеличения емкости отдельными авиапредприятиями. Дополнительная гибкость в некоторых рынках или в отношении некоторых перевозок и 2) предопределенное увеличение – соглашение относительно формулы или графика будущего увеличения емкости.</i></p>

Статья 16 Провозная емкость	Пояснительные примечания
<div data-bbox="201 739 755 781" style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 2px;"> <p>Полная либерализация</p> </div> <p style="text-align: center;">Свободное определение</p> <p>1. Каждая Сторона разрешает каждому назначенному авиапредприятию определять предлагаемую им частоту и емкость международных воздушных перевозок, исходя из коммерческих соображений на рынке.</p> <p>2. Ни одна из Сторон не вводит ограничения на объем, частоту или регулярность перевозок, тип или типы воздушных судов, эксплуатируемых назначенными авиапредприятиями другой Стороны, за исключением случаев, связанных с таможенными, техническими, эксплуатационными причинами или причинами, связанными с защитой окружающей среды, в соответствии с единообразными условиями, отвечающими статье 15 Конвенции.</p> <p>3. Ни одна из Сторон не вводит для назначенных авиапредприятий другой Стороны требование о праве первого выбора, норме перевозок, о сборе за отсутствие права возражения или любого другого требования, не соответствующего целям настоящего Соглашения в отношении емкости, частоты или объема перевозок.</p> <p>4. Ни одна из Сторон не требует представления на утверждение расписаний и планов чартерных рейсов или планов производства полетов авиапредприятий другой Стороны, за исключением случаев, когда на равноправной основе может потребоваться соблюдение единообразных условий, указанных в пункте 2 настоящей Статьи, или в случаях, которые могут быть специально оговорены в приложении к настоящему Соглашению. Если же какая-либо Сторона требует представления информации для сведения, то она определяет минимальные требования и процедуры представления сведений, вызывающие минимальную административную нагрузку на посреднические авиатранспортные органы и назначенные авиапредприятия другой Стороны.</p>	<p><i>Примеры частичной либерализации включают снятие ограничений по провозной емкости в отношении: 1) чистогрузовых перевозок; 2) нерегулярных пассажирских перевозок в пункты, не обслуживаемые авиапредприятиями, выполняющими регулярные полеты; и 3) регулярных перевозок в пункты, не обслуживаемые по существующим соглашениям, включая ограничения по размеру воздушного судна и по частоте выполняемых полетов.</i></p> <p><i>Примеры предопределенного увеличения включают: 1) изменение процентного соотношения емкости между назначенными авиапредприятиями на маршруте с 50–50 на 60–40; 2) согласованное ежегодное увеличение количества кресел, предоставляемых отдельными авиапредприятиями на рынках пар городов; и 3) согласованное увеличение емкости на несколько лет. Изменения часто согласуются в рамках соглашения об "открытом небе".</i></p> <p><i>Некоторые соглашения не требуют наличия отдельной статьи о провозной емкости, но делают ссылку на емкость в таблице маршрутов.</i></p> <p><i>Каждое назначенное авиапредприятие может предлагать емкость по методу свободного определения, при котором индивидуальные авиапредприятия определяют предлагаемую емкость без утверждения или вмешательства при условии соблюдения закона(ов) о конкуренции.</i></p> <p><i>По методу свободного определения, обычно используемому в соглашениях и договоренностях об "открытом небе", стороны соглашаются упразднить свой непосредственный двусторонний контроль за провозной емкостью с сохранением возможности применения методов недискриминационного многостороннего контроля в соответствии с Конвенцией.</i></p> <p><i>В соглашениях, заключаемых по методу свободного определения, нет конкретных положений о соотношении между емкостью и спросом, и необходимая корректировка в этом случае достигается отдельными авиапредприятиями путем конкурентного ценообразования и составления расписаний с учетом рыночной конъюнктуры. Этот механизм функционирует менее эффективно, когда стихийно складывающаяся рыночная конъюнктура нарушается или ухудшается.</i></p> <p><i>Метод свободного определения, как правило, запрещает все формы дискриминации или приемы недобросовестной конкуренции, включая грабительское ценообразование, и предусматривает возможные консультации и меры по их устранению. В положении о гарантиях в отношении методов недобросовестной конкуренции рассматривается эта дополнительная и заслуживающая похвалы процедура.</i></p> <p><i>Принимая во внимание свободу действий, предоставляемую назначенным авиапредприятиям в отношении предоставляемой ею емкости, а также с учетом потенциальной возможности совершения таких антиконкурентных действий, как "демпинг емкости", подход, основанный на полной либерализации, должен применяться при условии возможности вмешательства на основе законов сторон о конкуренции.</i></p>

Статья 17 Ценообразование (тарифы)	Пояснительные примечания
<div data-bbox="201 701 756 743" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">Традиционный подход</div> <p data-bbox="358 768 599 793" style="text-align: center;">Двойное утверждение</p> <p data-bbox="155 1037 802 1255">1. Тарифы, которые должны применяться назначенным авиапредприятием или авиапредприятиями какой-либо Стороны за обслуживание, предусматриваемое этим соглашением, устанавливаются на разумных уровнях, при этом должное внимание уделяется всем связанным с этим факторам, включая интересы клиентов, эксплуатационные расходы, особенности перевозки, разумную прибыль, тарифы других авиапредприятий и другие коммерческие соображения, связанные с рынком перевозок.</p> <p data-bbox="350 1297 607 1323" style="text-align: center;">[Пункт 2, вариант 1 из 3]</p> <p data-bbox="155 1348 802 1591">2. Тарифы согласовываются, по возможности, соответствующими назначенными авиапредприятиями обеих Сторон после проведенного, по необходимости, обсуждения с их соответствующими правительствами и консультациями, если необходимо, с другими авиапредприятиями. Такое согласование, по возможности, достигается с помощью соответствующего международного механизма по координации тарифов. Если многостороннего или двустороннего согласования достичь не удается, каждое назначенное авиапредприятие может разработать тарифы самостоятельно.</p> <p data-bbox="350 1617 607 1642" style="text-align: center;">[Пункт 2, вариант 2 из 3]</p> <p data-bbox="155 1667 802 1902">2. Тарифы могут согласовываться соответствующими назначенными авиапредприятиями обеих Сторон после консультаций, по мере необходимости, с другими авиапредприятиями. Такое согласование может быть достигнуто с помощью соответствующего международного механизма по координации тарифов. Однако ни одна из Сторон не ставит участие в многостороннем процессе координации тарифов перевозчиков условием для утверждения какого-либо тарифа [так же, как ни одна из Сторон не препятствует участию или не требует участия назначенного авиапредприятия(й)]</p>	<p data-bbox="829 310 1469 604"><i>ИКАО разработала подробный инструктивный материал по всем аспектам международных тарифов. Дополнительные подробные пояснительные примечания относительно использования и применения этих положений содержатся в документе Дос 9587. При применении традиционного и промежуточного подходов имеется возможность объединения подходов, при котором один принцип регулирования будет применяться, например, к обычным тарифам, а другой – к льготным. Таким образом, данные положения могут использоваться гибко с отбором соответствующих элементов каждого подхода по мере необходимости.</i></p> <p data-bbox="829 630 1469 676"><i>Определение термина "тариф" или "ценообразование" включено в статью "Определения".</i></p> <p data-bbox="829 768 1469 1012"><i>Традиционная модель двойного утверждения остается наиболее распространенным (по количеству двусторонних соглашений) подходом к установлению тарифов. В рамках данного подхода можно обеспечить определенную степень либерализации, если обе стороны предоставят назначенным авиапредприятиям свободу действий в определении тарифов, которые они готовы утвердить, или если они согласятся утверждать некоторые тарифы, такие, например, как отвечающие критериям режима зонального ценообразования.</i></p> <p data-bbox="829 1037 1469 1108"><i>Сторонам может потребоваться достижение соглашения относительно того, какие факторы следует включить или выделить.</i></p> <p data-bbox="829 1348 1469 1562"><i>Механизм разработки тарифов включает два варианта, которые отличаются друг от друга степенью уделения внимания необходимости заключения многостороннего или двустороннего соглашения между авиапредприятиями. Под эгидой Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) авиапредприятия могут участвовать в процессе координации тарифов в целях интерлайна при условии утверждения правительствами и соблюдения их требований.</i></p>

Статья 17 Ценообразование (тарифы)	Пояснительные примечания
<p>одной из Сторон в таком многостороннем процессе координации тарифов]. Каждое назначенное авиапредприятие может, по желанию, разработать тарифы самостоятельно.</p> <p>[Пункт 2, вариант 3 из 3]</p> <p>2. По возможности, авиапредприятия устанавливают тарифы самостоятельно. Однако тарифы могут согласовываться назначенными авиапредприятиями Сторон, если обе Стороны разрешают назначенным авиапредприятиям участвовать в деятельности надлежущего международного механизма(ов) по координации тарифов. Любое соглашение о тарифах, заключенное в результате такой деятельности, подлежит утверждению каждой Стороной и может быть отклонено в любое время, независимо от того, было ли оно утверждено ранее.</p> <p>3. Каждая Сторона может потребовать уведомления или представления тарифов, предложенных назначенным авиапредприятием(ями) [другой Стороны] [обеих Сторон] за перевозку на свою территорию или со своей территории. Такое уведомление или представление тарифов требуется не более чем за ___ дней до предлагаемой даты введения тарифа. В особых случаях этот максимальный период может быть сокращен.</p> <p>4. Тарифы, взимаемые назначенными авиапредприятиями Договаривающихся сторон за перевозку между их территориями, подлежат утверждению обеими Сторонами. [Тарифы, взимаемые назначенным авиапредприятием одной из Сторон за перевозки между территорией другой Стороны и территорией третьего государства, при представлении обслуживания, предусмотренного соглашением, подпадают под требования к утверждению, предъявляемые другой Стороной.]</p> <p>5. Утверждение тарифов любой Стороной, вытекающее из положений пункта 4 выше, может доводиться до сведения авиапредприятия(й), представившего(их) эти тарифы. Однако если Сторона не уведомила в письменном виде другую Сторону об отклонении таких тарифов [и [или] соответствующее(ие) авиапредприятие(я)] в течение ___ дней с даты представления тарифов, эти тарифы считаются утвержденными. В случае сокращения периода представления в соответствии с пунктом 3 Стороны могут согласиться соответственно сократить период представления уведомления о любом отклонении. Ни один тариф не вступает в силу, если любая Сторона представляет уведомление об отклонении [за исключением случаев, изложенных в пункте 6 ниже].</p> <p>6. Каждая Сторона может запросить проведения консультаций, касающихся любых тарифов авиапредприятия любой Стороны за обслуживание, предусмотренное этим соглашением, включая случаи, когда в отношении соответствующего тарифа представлялось уведомление о несогласии. Такие консультации проводятся не позже чем через ___ дней после получения просьбы. Стороны совместно обеспечивают необходимую информацию для обоснованного разрешения этих вопросов. Если Стороны достигают соглашения, каждая Сторона прилагает все усилия к тому, чтобы указанное соглашение вступило в силу. Если соглашения достичь не удается, преимущественную силу приобретает любое решение об отклонении тарифа.</p>	<p><i>С учетом необходимости упорядочения процедур представления тарифов в данном положении говорится о максимальном периоде представления без указания количества дней (обычно 30), который подлежит определению сторонами с учетом преобладающих обстоятельств заключения данного двустороннего соглашения.</i></p> <p><i>В отличие от требований относительно представления тарифов, которые могут иметь весьма широкое применение, под сферу утверждения подпадают прежде всего тарифы на перевозки по третьей и четвертой "свободам воздуха", которые полностью входят в компетенцию двух сторон. Оно также включает вариант, касающийся тарифов на перевозку на территорию третьей стороны.</i></p> <p><i>В отношении альтернативных процедур прямо выраженного и молчаливого одобрения в данном положении признается потребность в упорядочении представления тарифов и подчеркивается последний подход. Как и в отношении срока представления тарифов, период времени, в течение которого должно направляться любое уведомление об отклонении, не указывается (обычно 15 дней при представлении/уведомлении за 30 дней) и согласуется сторонами, исходя из конкретных условий двустороннего соглашения.</i></p> <p><i>Данное положение предусматривает конкретный процесс консультаций, к применению которого следует прибегать в рамках двустороннего регулирования тарифов без ограничения условий его применения. В каждом случае сроки проведения таких консультаций не указываются, т. к. подлежат определению сторонами с учетом конкретных обстоятельств.</i></p>

Статья 17 Ценообразование (тарифы)	Пояснительные примечания
<p>7. [Если Стороны не в состоянии разрешить вопрос в отношении тарифов, упомянутых в пункте 4, спор разрешается в соответствии с положениями Статьи __ настоящего Соглашения.]</p> <p>8. Тариф, установленный в соответствии с настоящим положением, сохраняется в силе, если его не отменяет соответствующее авиапредприятие(я) до истечения его срока действия, при наличии такового, или до утверждения новых тарифов. [Однако срок действия тарифа не продлевается более чем на __ месяцев после даты истечения срока его действия, если это не согласовано Сторонами. При утверждении тарифа без указания даты истечения срока и в тех случаях, когда новый тариф не представляется и не согласовывается, этот тариф остается в силе до момента, когда любая из Сторон уведомит об отмене его утверждения по ее собственной инициативе либо по просьбе соответствующего авиапредприятия(й). Такая отмена утверждения не вступает в силу без предварительного уведомления не менее чем за __ дней.]</p> <p>9. [Стороны стремятся обеспечить наличие в рамках их юрисдикций действенного и эффективного механизма для расследования случаев нарушения каким-либо авиапредприятием, агентом по пассажирским или грузовым перевозкам, организатором туров или экспедитором грузов тарифов, установленных в соответствии с настоящим положением. Кроме того, они обеспечивают, чтобы нарушение таких тарифов преследовалось с использованием правовых норм, применяемых на согласованной и недискриминационной основе.]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;">Промежуточный подход</div> <p style="text-align: center;">Страна начала перевозки</p> <p style="text-align: center;">[См. в качестве альтернативы раздел "Двойное отклонение" ниже]</p> <p>1. Тарифы, которые должны применяться назначенным авиапредприятием или авиапредприятиями какой-либо Стороны за обслуживание, предусматриваемое настоящим Соглашением, устанавливаются на разумных уровнях, при этом должное внимание уделяется всем связанным с этим факторам, включая интересы клиентов, эксплуатационные расходы, особенности перевозки, разумную прибыль, тарифы других авиапредприятий и другие коммерческие соображения, связанные с рынком перевозок.</p> <p>2. Стороны соглашаются уделять особое внимание тарифам, которые могут оказаться нежелательными, будучи необоснованно дискриминационными, непомерно высокими или ограничительными ввиду злоупотреблений, связанных с господствующим положением, или искусственно заниженными благодаря прямым или косвенным государственным субсидиям или поддержке.</p>	<p><i>Данная факультативная формулировка отражает традиционную процедуру арбитражного разрешения споров при невозможности урегулирования разногласий сторонами посредством процесса консультаций.</i></p> <p><i>Текст о сроке действия установленных тарифов охватывает такие случаи, как отмена тарифов соответствующим авиапредприятием(ями) или отклонение (ранее утвержденного тарифа) одной или обеими сторонами. Продление срока действия тарифа зависит от применяемого режима утверждения и может быть ограничено 12 месяцами.</i></p> <p><i>Положение об обеспечении соблюдения тарифов включено в качестве факультативного.</i></p> <p><i>Принцип установления тарифов страной начала перевозки ("принцип страны начала перевозки") представляет собой промежуточный вариант между двойным утверждением, который по-прежнему является самым распространенным методом регулирования тарифов, и двойным отклонением, при котором заинтересованные стороны не имеют односторонних полномочий на вмешательство в определение тарифов.</i></p> <p><i>У сторон может возникнуть необходимость в достижении соглашения относительно того, какие факторы следует включить или выделить.</i></p>

Статья 17 Ценообразование (тарифы)	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">[Пункт 3, вариант 1 из 3]</p> <p>3. Тарифы согласовываются, по возможности, соответствующими назначенными авиапредприятиями обеих Сторон после проведенного, по необходимости, обсуждения с их соответствующими правительствами и консультаций, если необходимо, с другими авиапредприятиями. Такое согласование, по возможности, достигается с помощью соответствующего международного механизма по координации тарифов. Если многостороннего или двустороннего согласования достичь не удается, каждое назначенное авиапредприятие может разработать тарифы самостоятельно.</p> <p style="text-align: center;">[Пункт 3, вариант 2 из 3]</p> <p>3. Тарифы могут согласовываться соответствующими назначенными авиапредприятиями обеих Сторон после консультаций, по мере необходимости, с другими авиапредприятиями. Такое согласование может быть достигнуто с помощью соответствующего международного механизма по координации тарифов. Однако ни одна из Сторон не ставит участие в многостороннем процессе координации тарифов перевозчиков условием для утверждения какого-либо тарифа, так же, как ни одна из Сторон не препятствует участию или не требует участия авиапредприятия(й) одной из Сторон в таком многостороннем процессе координации тарифов. Каждое назначенное авиапредприятие может, по желанию, разработать тарифы самостоятельно.</p> <p style="text-align: center;">[Пункт 3, вариант 3 из 3]</p> <p>3. По возможности, назначенные авиапредприятия устанавливают тарифы самостоятельно. Однако тарифы могут согласовываться назначенными авиапредприятиями Сторон, если обе Стороны разрешают назначенным авиапредприятиям участвовать в деятельности надлежащего международного механизма(ов) по координации тарифов. Любое соглашение о тарифах, заключенное в результате такой деятельности, подлежит утверждению каждой Стороной и может быть отклонено в любое время, независимо от того, было ли оно утверждено ранее.</p> <p>4. Каждая Сторона может потребовать уведомления или представления тарифов, предложенных назначенным авиапредприятием(ями) [другой Стороны] [обеих Сторон] за перевозку на свою территорию или со своей территории. Такое уведомление или представление тарифов требуется не более чем за __ дней до предлагаемой даты введения тарифа. В особых случаях этот максимальный период может быть сокращен.</p> <p>5. Каждая Сторона имеет право утверждать или отклонять тарифы на перевозки в одном направлении или "туда и обратно" между территориями обеих Сторон с начальным пунктом вылета на своей территории. [Тарифы, взимаемые назначенным авиапредприятием одной из Сторон за перевозки между территорией другой Стороны и территорией третьего государства, при представлении обслуживания, предусмотренного настоящим Соглашением, подпадают под требования к утверждению, предъявляемые другой Стороной]. Ни одна из Сторон не предпринимает односторонние действия, препятствующие введению предлагаемых тарифов или сохранению действующих тарифов на перевозку в одном направлении или "туда и обратно" между территориями обеих Сторон с начальным пунктом вылета на территории другой Стороны.</p>	<p><i>Механизм разработки тарифов включает два варианта, в которых делается все более меньший акцент на необходимость многостороннего или двустороннего согласования тарифов между авиапредприятиями. Под эгидой ИАТА авиапредприятия могут участвовать в процессе координации тарифов в целях интерлайна при условии утверждения правительствами и соблюдения их требований.</i></p> <p><i>С учетом необходимости упорядочения процедур представления тарифов в этом положении говорится о максимальном периоде представления без указания количества дней (обычно 30), который определяется сторонами в зависимости от преобладающих условий заключения данного двустороннего соглашения.</i></p> <p><i>В отличие от требований относительно представления тарифов, которые могут иметь широкое распространение, сфера действия утверждения охватывает прежде всего тарифы на перевозки по третьей и четвертой "свободам воздуха", которые полностью входят в пределы регулятивной компетенции двух сторон. Принцип страны начала перевозки составляет промежуточный вариант между двойным утверждением, который по-прежнему является самым распространенным методом регулирования тарифов, и двойным отклонением, при котором заинтересованные стороны не имеют односторонних полномочий на вмешательство в определение тарифов. Пункт об утверждении также включает вариант, предусматривающий определение тарифов на перевозку на территорию третьей стороны.</i></p>

Статья 17 Ценообразование (тарифы)	Пояснительные примечания
<p>6. Утверждение тарифов любой Стороной, вытекающее из положений пункта 5 выше, может доводиться до сведения авиапредприятия(й), представившего(их) эти тарифы. Однако если Сторона не уведомила в письменном виде другую Сторону об отклонении таких тарифов [и/или] соответствующее(ие) авиапредприятие(я)] в течение __ дней с даты представления тарифов, эти тарифы считаются утвержденными. В случае сокращения периода представления в соответствии с пунктом 4 настоящего положения Стороны могут согласиться соответственно сократить период представления уведомления о любом отклонении.</p> <p>7. В тех случаях, когда любая Сторона считает, что тариф подпадает под категории, описанные в пункте 2 выше, эта Сторона представляет другой Стороне уведомление о несогласии [как можно раньше и по крайней мере] в течение __ дней с даты уведомления или представления тарифов и может сама воспользоваться процедурами консультаций, изложенными в пункте 8 ниже.</p> <p>8. Каждая Сторона может потребовать проведения консультаций, касающихся любых тарифов авиапредприятия любой Стороны за обслуживание, предусмотренное настоящим Соглашением, включая случаи, когда в отношении соответствующего тарифа представлялось уведомление об отклонении или несогласии. Такие консультации проводятся не позже чем через __ дней после получения просьбы. Стороны совместно обеспечивают необходимую информацию для обоснованного разрешения этих вопросов. Если Стороны достигают соглашения, каждая Сторона прилагает все усилия к тому, чтобы указанное соглашение вступило в силу. Если соглашения достичь не удастся, преимущественную силу приобретает решение Стороны, на территории которой начинается перевозка.</p> <p>9. Тариф, установленный в соответствии с настоящей Статьей, сохраняется в силе, если его не отменяет соответствующее авиапредприятие(я), или до тех пор, пока не будет утвержден новый тариф. [Однако срок действия тарифа не продлевается более чем на __ месяцев после даты истечения срока его действия, если это не согласовано Сторонами. При утверждении срока его действия и в отсутствие представленного и утвержденного нового тарифа этот тариф остается в силе до его аннулирования любой из Сторон по своей инициативе или по просьбе соответствующих авиапредприятий. Такая отмена утверждения не вступает в силу без предварительного уведомления не менее чем за __ дней.]</p> <p>10. [Стороны стремятся обеспечить наличие в рамках их юрисдикций действенного и эффективного механизма расследования случаев нарушения каким-либо авиапредприятием(ями), агентом по пассажирским или грузовым перевозкам, организатором туров или экспедитором грузов тарифов, установленных в соответствии с настоящим положением. Кроме того, они обеспечивают, чтобы нарушение таких тарифов преследовалось с использованием правовых норм, применяемых на согласованной и недискриминационной основе.]</p>	<p><i>Срок представления уведомления, т.е. период, в течение которого должно быть представлено уведомление об отклонении, не указывается (обычно 15 дней при представлении/уведомлении за 30 дней) и подлежит определению сторонами в зависимости от конкретных условий их двустороннего соглашения.</i></p> <p><i>Традиционное положение о разрешении споров посредством арбитража неприменимо в случае использования принципа страны начала перевозки или принципа двойного отклонения, при которых применяется только положение о проведении консультаций. Однако споры по поводу применения такой антиконкурентной практики, как грабительское ценообразование, вполне могут возникать и в случае применения принципа страны начала перевозки и принципа двойного отклонения. С учетом важного значения фактора времени в подобных спорах, возникающих в рамках этих более либеральных режимов, сторонам предлагается использовать ускоренную процедуру разрешения споров, специально разработанную для определения тарифов и провозной емкости, которая приводится в статье о разрешении споров.</i></p> <p><i>Текст о сроке действия установленных тарифов охватывает такие случаи, как отмена тарифов соответствующим авиапредприятием(ями) или отклонение (ранее утвержденного тарифа) стороной, на территории которой начинается перевозка.</i></p> <p><i>Продление срока действия тарифа будет зависеть от применяемого режима утверждения и может быть ограничено 12 месяцами.</i></p> <p><i>Положение об обеспечении соблюдения тарифов включено в качестве факультативного.</i></p>

Статья 17 Ценообразование (тарифы)	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">Двойное отклонение [См. в качестве альтернативы раздел "Страна начала перевозки" выше]</p> <p>1. Стороны соглашаются уделять особое внимание тарифам, которые могут быть нежелательными из-за того, что представляются необоснованно дискриминационными, непомерно высокими или ограничительными ввиду злоупотреблений, связанных с господствующим положением, или искусственно заниженными по причине прямой или косвенной государственной субсидии или поддержки.</p> <p style="text-align: center;">[Пункт 2, вариант 1 из 2]</p> <p>2. Каждая Сторона может потребовать уведомления или представления тарифов, предложенных назначенным авиапредприятием(ями) [другой Стороны] [обеих Сторон] за перевозку на свою территорию или со своей территории. Такое уведомление или представление тарифов требуется не более чем за __ дней до предлагаемой даты введения тарифа. В особых случаях этот максимальный период может быть сокращен.</p> <p style="text-align: center;">[Пункт 2, вариант 2 из 2]</p> <p>2. Цены на международную воздушную перевозку между территориями Сторон не должны представляться, если такое представление не требуется для целей выполнения взаимного соглашения, достигнутого согласно пункту 3 настоящей Статьи. Ни одна из Сторон не требует уведомления или представления авиапредприятиями другой Стороны общих цен, назначаемых фрахтователями, за исключением случаев, когда это может потребоваться на недискриминационной основе в целях</p>	<p><i>Требование о том, что для того, чтобы помешать вступлению тарифа в силу, он должен быть отклонен обеими сторонами, дает авиапредприятиям большую свободу действий при установлении тарифов. Если одна сторона не будет иметь оснований полагать, что в процессе консультаций она сможет убедить другую сторону в необходимости отклонения или изменения тарифа, она вряд ли будет принимать меры против его применения, поскольку такие действия не будут иметь реального эффекта.</i></p> <p><i>Предоставление авиапредприятиям большей свободы при установлении тарифов и ограничение способности сторон препятствовать вступлению тарифов в силу на данном и последующих этапах полной либерализации может вызвать потребность в наличии механизма решения проблем антиконкурентного поведения вне рамок тарифного режима. Двамя возможными подходами в этом отношении являются применение статьи о гарантиях, содержащейся в ТСВС, и применение законодательства сторон о конкуренции.</i></p> <p><i>В некоторых статьях, касающихся двойного отклонения, термин "тарифы" заменяется более общим термином "ценообразование".</i></p> <p><i>В соглашениях, где делается ссылка на ценообразование в рамках групп государств, например, государств – членов Европейского союза, текст будет изменяться с учетом любого изменения европейского законодательства в отношении общего права.</i></p> <p><i>Данное положение чрезвычайно широко используется в положениях соглашений об "открытом небе", касающихся ценообразования. Оно включает элемент утверждения по принципу двойного отклонения, однако ограничивает вмешательство тремя критериями и делает конкретный упор на рынок в определении тарифов, предлагаемых назначенными авиапредприятиями. Данный подход состоит в том, чтобы разрешить авиапредприятиям устанавливать цены в одностороннем порядке и ограничить вмешательство случаями применения авиапредприятиями оговоренной практики недобросовестной конкуренции.</i></p> <p><i>В п. 2 изложены два альтернативных подхода к представлению тарифов: один требует представления, а другой – нет. Стороны могут договориться о том, чтобы полностью пренебречь официальным представлением тарифов.</i></p>

Статья 17 Ценообразование (тарифы)	Пояснительные примечания
<p>информации. Несмотря на предшествующее положение, назначенные авиапредприятия Сторон продолжают предоставлять по получении просьбы незамедлительный доступ к информации о прошлых, действующих и предлагаемых ценах авиационным властям Сторон, используя способ и формат, приемлемые для авиационных властей.</p> <p>3. Ни одна из Сторон не предпринимает односторонние действия, препятствующие введению предлагаемого тарифа или сохранению действующего тарифа, введенного назначенным авиапредприятием какой-либо из Сторон [или, на основе взаимности, авиапредприятием(ями) третьего государства] для перевозок между территориями Сторон [или между территорией другой Стороны и территорией третьего государства.]</p> <p>4. [Утверждение тарифов любой Стороной, вытекающее из положений пункта 3 выше, может доводиться до сведения авиапредприятия(й), представившего(их) эти тарифы]. В тех случаях, когда любая Сторона считает, что тариф подпадает под категории, описанные в пункте 1 выше, эта Сторона представляет другой Стороне уведомление о несогласии [как можно раньше и по крайней мере] в течение __ дней с даты уведомления или представления тарифов и может сама воспользоваться процедурами консультаций, изложенными в пункте 5 ниже. Однако, если обе Стороны согласились в письменном виде отклонить соответствующие тарифы, в соответствии с этими процедурами тарифы считаются утвержденными.]</p> <p>5. Каждая Сторона может потребовать проведения консультаций, касающихся любого тарифа авиапредприятия любой Стороны за обслуживание, предусмотренное этим соглашением, включая случаи, когда в отношении соответствующего тарифа представлялось уведомление о несогласии. Такие консультации проводятся не позже чем через __ дней после получения просьбы. Стороны совместно обеспечивают необходимую информацию для обоснованного решения этих вопросов. Если Стороны достигают соглашения о тарифе, в отношении которого было представлено уведомление о несогласии, каждая Сторона прилагает все усилия к тому, чтобы указанное соглашение вступило в силу, но если соглашения достичь не удастся, рассматриваемый тариф вступает в силу или продолжает оставаться в силе.</p> <div data-bbox="201 1503 756 1545" style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 2px;"> <p>Полная либерализация</p> </div> <p>Цены [тарифы], назначаемые авиапредприятиями, не подлежат представлению Сторонам или утверждению ими.</p>	<p><i>Возможность одностороннего вмешательства дополнительно ограничивается в этом положении п. 3, который запрещает односторонние действия по недопущению введения или продолжения применения предложенной цены. Единственным средством, которое может помочь, если одна сторона не удовлетворена или считает, что конкретная цена не совместима с соображениями относительно практики недобросовестной конкуренции, изложенными в п. 1, является механизм консультаций. В случае недостижения договоренности по завершении процесса консультации цены вступают в силу или продолжают действовать.</i></p> <p><i>Как и в случае применения принципа страны начала перевозки, стороны могут изменить данное положение для рассмотрения спора на основании статьи о разрешении споров при невозможности достижения соглашения посредством процесса консультаций. В таком случае заключительное положение п. 3 о вступлении цены в силу при отсутствии соглашения должно быть изменено. Срок представления, т. е. период, в течение которого должно быть представлено уведомление об отклонении тарифа, не указывается (обычно 15 дней при представлении/ уведомлении за 30 дней) и подлежит определению сторонами в зависимости от конкретных условий их двустороннего соглашения.</i></p> <p><i>Текст о сроке действия установленных тарифов, аналогичный тексту, относящемуся к принципу страны начала перевозки, может быть включен для охвата таких случаев, как отмена тарифов соответствующим авиапредприятием(ями) и их отклонение обеими сторонами.</i></p> <p><i>При полной либерализации тарифы не могут отменяться ни по каким причинам. Однако практика авиапредприятий в отношении тарифов будет по-прежнему зависеть от законодательств сторон о конкуренции.</i></p>

Статья 18 Гарантии	Пояснительные примечания
<p>1. Стороны соглашаются с тем, что нижеуказанная практика авиапредприятий может расцениваться как возможная практика недобросовестной конкуренции, заслуживающая внимательного рассмотрения:</p> <p>a) установление авиатарифов на маршрутах на уровнях, которые в целом недостаточны для покрытия расходов на предоставление услуг, с которыми они связаны;</p> <p>b) добавление избыточной провозной емкости или частоты перевозок;</p> <p>c) такая практика является не временной, а постоянной;</p> <p>d) такая практика оказывает серьезное негативное экономическое влияние на другое авиапредприятие или наносит ему значительный ущерб;</p> <p>e) такая практика отражает очевидное намерение или может причинить вред другому авиапредприятию, устранить или вытеснить его с рынка;</p> <p>f) поведение свидетельствует о злоупотреблении доминирующим положением на маршруте.</p> <p>2. Если авиационные власти одной Стороны считают, что операция или операции, предполагаемые или совершаемые назначенным авиапредприятием другой Стороны, могут представлять собой недобросовестную конкуренцию согласно признакам, указанным в пункте 1, они могут обратиться с просьбой о проведении консультаций в соответствии со Статьей [__ Консультации] с целью решения проблемы. Любая такая просьба сопровождается указанием причин обращения с просьбой, и такие консультации начинаются в течение 15 дней с даты подачи просьбы.</p> <p>3. Если Стороны не могут решить проблему посредством консультаций, любая из Сторон может прибегнуть к применению механизма разрешения споров согласно Статье [__] с целью урегулирования разногласий.</p>	<p><i>Данное положение о гарантиях будет уместно и применимо только в том случае, если стороны договорятся о продвижении в направлении либерализации или даже о создании условий полностью "открытого неба" для своих назначенных перевозчиков. Перечень видов коммерческой деятельности авиапредприятий, которые могут быть сигналом о возможном применении практики недобросовестной конкуренции, является всего лишь ориентировочным. Он был разработан ИКАО и направлен Договаривающимся государствам в качестве рекомендации. Это положение может использоваться в тех случаях, когда два государства соглашаются двигаться в направлении создания менее контролируемого режима, но либо одна, либо обе стороны не имеют законов о конкуренции, и в качестве меры предосторожности им может потребоваться взаимно согласованный перечень описания того, что будет составлять практику недобросовестной и/или добросовестной конкуренции. С учетом конкретных условий конкуренции, в которых действуют авиапредприятия, и правовых режимов в области конкуренции, применимых к их соответствующим территориям, стороны могут определить другие признаки недобросовестной конкуренции, которые могут быть включены в данное положение.</i></p> <p><i>"Механизм гарантий" включает в себя данное положение о гарантиях наряду с четвертым вариантом положения об урегулировании разногласий (процесс посредничества на основе рекомендаций ИКАО), которое содержится в статье о разрешении споров.</i></p> <p><i>В качестве альтернативы механизму гарантий стороны могут договориться о поэтапном предоставлении полного доступа к рынкам и о других положениях, направленных на упрощение перехода к полной либерализации (см. приложение IV).</i></p>

Статья 19 Законы о конкуренции	Пояснительные примечания
<p>1. Стороны информируют друг друга о своих законах, политике и практике в области конкуренции, об изменениях в них и любых преследуемых ими конкретных целях, которые могут повлиять на осуществление воздушных сообщений на основании настоящего Соглашения, и указывают полномочные органы, ответственные за их применение.</p> <p>2. В той степени, в какой это допускается ее собственными законами и правилами, каждая Сторона оказывает помощь авиапредприятиям другой Стороны, давая указания относительно соответствия любой предлагаемой практики авиапредприятий своим законам, политике и практике в области конкуренции.</p> <p>3. Стороны уведомляют друг друга о любых случаях отмеченного ими несоответствия между применением их законов, политики и практики в области конкуренции и вопросами, относящимися к применению настоящего</p>	<p><i>Данное типовое положение, разработанное ИКАО, призвано служить всеобъемлющим, но поддающимся адаптации сводом процедур на случай, если две стороны испытывают или могут испытывать проблемы в своих отношениях в области воздушного транспорта, связанные с применением национальных законов о конкуренции. В нем делается акцент на необходимость уведомлений, сотрудничества, проявления сдержанности и проведения консультаций в целях предупреждения и разрешения конфликтов или потенциальных конфликтов. Его использование сторонами не имеет смысла, когда, например, обе стороны одобряют практику сотрудничества авиапредприятий, такую, например, как согласование тарифов, и ни одна из сторон не имеет закона о конкуренции. Это положение не предназначено для дополнения каких-либо действующих процедур, и включаемые обязательства, безусловно, должны быть согласованы полномочными органами сторон, занимающимися вопросами</i></p>

<p align="center">Статья 19 Законы о конкуренции</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>Соглашения; процесс консультаций, предусмотримый настоящим Соглашением, используется по просьбе любой из Сторон с целью определения наличия такого конфликта и возможностей его разрешения или максимального ослабления.</p> <p>4. Стороны уведомляют друг друга о своем намерении начать процессуальные действия против авиапредприятия(й) другой Стороны или о вчинении в рамках их законов о конкуренции любых частных судебных исков, о которых им может быть известно.</p> <p>5. Без ущерба праву на иск любой Стороны процесс консультаций, предусмотренный настоящим Соглашением, используется всякий раз, когда того требует какая-либо из Сторон, и имеет своей целью определение соответствующих интересов Сторон и вероятных последствий конкретного иска, предъявленного по закону о конкуренции.</p> <p>6. В ходе таких консультаций Стороны стараются прийти к соглашению, уделяя должное внимание соответствующим интересам каждой Стороны и альтернативным средствам, которые также могут позволить достичь целей такого иска по закону о конкуренции.</p> <p>7. Если соглашение не достигнуто, каждая Сторона при применении своих законов, политики и практики в области конкуренции полностью и добродушно учитывает точку зрения другой Стороны и проявляет в международных отношениях вежливость, умеренность и воздержанность.</p> <p>8. Сторона, по закону о конкуренции которой возбужден частный судебный иск, содействует допуску другой Стороны к соответствующему судебному органу и/или, при необходимости, предоставляет информацию этому органу. Такая информация может включать сведения о ее собственных интересах в области внешних сношений, интересах другой Стороны, о которых сообщила эта Сторона, и, по возможности, о результатах любых консультаций с этой другой Стороной относительно данного иска.</p> <p>9. В той степени, в какой их законодательство или их национальная политика позволяет это, и в соответствии со всеми применимыми международными обязательствами Стороны сотрудничают в разрешении их авиапредприятиям или гражданам предоставлять компетентным органам обеих Сторон информацию, имеющую отношение к иску, предъявленному по закону о конкуренции, при условии, что такое сотрудничество или предоставление информации не противоречат их важным национальным интересам.</p> <p>10. До тех пор, пока иск, возбужденный органами одной Стороны, занимающимися законами о конкуренции, является предметом консультаций с другой Стороной, Сторона, на территории которой возбужден иск, воздерживается в ожидании результатов этих консультаций от требования о разглашении сведений, находящихся на территории другой Стороны, а эта другая Сторона воздерживается от применения любого блокирующего законодательства.</p>	<p><i>конкуренции. В общем, его цель состоит в усилении двустороннего механизма предупреждения и урегулирования конфликтов, а также в решении на двусторонней основе вопросов, связанных с применением норм законодательства о конкуренции к воздушному транспорту. Это положение основывается главным образом на концепциях и принципах, сформулированных в подробных руководящих положениях по данному вопросу, которые были разработаны ИКАО наряду с этой типовой статьей (см. Doc 9587).</i></p>

Статья 20 Перевод валют и перечисление выручки	Пояснительные примечания
<p>Каждая Сторона разрешает авиапредприятию(ям) другой Стороны по требованию переводить и перечислять за границу по усмотрению авиапредприятия(й) все местные доходы, полученные от продажи авиатранспортных услуг и соответствующей деятельности, непосредственно связанной с воздушной перевозкой, сумма которых превышает местные расходы, при этом этот перевод и перечисление разрешается осуществлять незамедлительно, без ограничений, дискриминации или налогообложения и по официальному обменному курсу, который применяется в день поступления требования о переводе и перечислении.</p>	<p><i>В некоторых соглашениях данное положение может быть либо отдельной статьёй, либо составлять часть статьи "Коммерческие возможности".</i></p> <p><i>Это разработанное ИКАО положение, направленное на содействие переводу валют и перечислению выручки, представляет собой всеобъемлющий вариант положения, содержащегося почти во всех двусторонних соглашениях о воздушном сообщении.</i></p> <p><i>Под выражением "соответствующая деятельность, непосредственно связанная с воздушной перевозкой", как правило, понимаются виды деятельности, тесно связанные с обеспечением воздушных сообщений, такие, как автобусное обслуживание между аэропортом и гостиницами и предоставление наземного обслуживания, когда это разрешено, другим авиапредприятиям. Данное выражение не охватывает такие виды деятельности, как получение доходов от гостиниц, проката автомашин, инвестиций в местную недвижимую собственность или облигации и акции, которые могут регулироваться другим режимом перевода валют и перечисления выручки. Термин "без налогообложения" относится к налогообложению перевода валют и перечисления выручки, а не к общегосударственному подоходному налогу, который рассматривается в статье "Налогообложение".</i></p>

Статья 21 Продажа и маркетинг авиатранспортных услуг	Пояснительные примечания
<p>1. Каждая Сторона предоставляет авиапредприятиям другой Стороны право продажи и маркетинга международных авиатранспортных услуг и соответствующей продукции на своей территории (напрямую или через агентов или других посредников, выбранных авиапредприятием), включая право на создание своих представительств как "на линии", так и "вне линии".</p>	<p><i>В некоторых соглашениях данное положение может быть либо отдельной статьёй, либо составлять часть статьи "Коммерческие возможности".</i></p> <p><i>В некоторых положениях этой статьи делаются ссылки на "назначенные авиапредприятия". Сторонам необходимо рассмотреть вопрос о том, должны ли положения об этих видах деятельности, содержащиеся в данной статье, распространяться также на все авиапредприятия сторон, а не только на назначенные.</i></p> <p><i>Это разработанное ИКАО положение предусматривает простой, но справедливый стандарт в отношении выдачи авиапредприятиям разрешения на продажу и маркетинг своих услуг. Данное положение не применяется к продаже и маркетингу авиатранспортных услуг через автоматизированные системы бронирования (АСБ), которые рассматриваются в отдельном положении. Термин "представительство на линии" отражает ситуацию, когда представительство находится в городе или стране, которые непосредственно обслуживаются данным авиапредприятием; "представительство вне линии" находится в городе/стране, которые данным авиапредприятием непосредственно не обслуживаются. Некоторые недавно заключенные двусторонние соглашения содержат также альтернативное положение, которое приводится в квадратных скобках.</i></p>

Статья 21 Продажа и маркетинг авиатранспортных услуг	Пояснительные примечания
<p>2. [Каждое авиапредприятие имеет право продавать услуги по перевозке в валюте данной территории или, по своему усмотрению, в свободно конвертируемой валюте других стран, и любое лицо вольно платить за такую перевозку в валюте, принимаемой этим предприятием].</p>	<p><i>Данный факультативный текст гарантирует авиапредприятиям возможность свободной продажи в конвертируемой валюте, принимаемой при продаже этим авиапредприятием, и в то же время не требует от авиапредприятий принимать валюту, которую они не используют.</i></p>

Статья 22 Иностранный персонал и доступ к местным услугам	Пояснительные примечания
<div data-bbox="201 879 756 924" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>Традиционный и промежуточный подходы</p> </div> <p>1. Назначенному авиапредприятию или авиапредприятиям одной Стороны разрешается на условиях взаимности доставлять на территорию другой Стороны и содержать на ней своих представителей, а также коммерческий, эксплуатационный и технический персонал, необходимый в связи с эксплуатацией договорных линий.</p> <p>2. Такие потребности в персонале могут по усмотрению назначенного авиапредприятия или авиапредприятий одной Стороны удовлетворяться за счет собственного персонала или путем использования услуг любой другой организации, компании или авиапредприятия, действующих на территории другой Стороны и имеющих разрешение на предоставление таких услуг другим авиапредприятиям.</p> <p>3. Представители и персонал подчиняются действующим законам и правилам другой Стороны и соблюдают такие законы и правила:</p> <p>а) каждая Сторона на основе взаимности и с минимальной задержкой предоставляет необходимое разрешение на работу, временные визы и прочие аналогичные документы представителям и персоналу, упомянутым в пункте 1 настоящей Статьи;</p> <p>б) обе Стороны упрощают и облегчают условия выдачи разрешений на работу персоналу, выполняющему определенные временные обязанности в течение срока, не превышающего девяносто (90) дней.</p> <div data-bbox="201 1688 756 1732" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>Полная либерализация</p> </div> <p>Каждая Сторона разрешает назначенным авиапредприятиям другой Стороны:</p> <p>а) доставлять на свою территорию и содержать иностранных служащих, выполняющих управленческие, коммерческие, технические, эксплуатационные и другие специальные функции,</p>	<p><i>В некоторых соглашениях данное положение может быть либо отдельной статьёй, либо составлять часть статьи "Коммерческие возможности".</i></p> <p><i>В некоторых положениях этой статьи делаются ссылки на "назначенные авиапредприятия". Сторонам необходимо рассмотреть вопрос о том, должны ли положения об этих видах деятельности, содержащиеся в данной статье, распространяться также на все авиапредприятия сторон, а не только на назначенные</i></p> <p><i>Традиционный и промежуточный подходы основаны на принципе взаимности, который при толковании его в количественном отношении означает численное ограничение по количеству служащих авиапредприятия, которые могут находиться на территории другой стороны.</i></p> <p><i>Пункт 3 б) предусматривает использование временных служащих, требования к которым в отношении найма на работу и проживания могут быть менее строгими, чем к постоянным служащим.</i></p> <p><i>Пункт а) данного положения ИКАО об иностранном персонале имеет целью упростить пребывание за границей определенной категории авиационного персонала, а именно персонала, выполняющего управленческие, коммерческие, технические и эксплуатационные функции. Данное положение применяется при условии соблюдения</i></p>

<p align="center">Статья 22 Иностраный персонал и доступ к местным услугам</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>необходимые для предоставления авиатранспортных услуг, в соответствии с законами и правилами принимающего государства, касающимися въезда, проживания и найма на работу;</p> <p>b) использовать услуги и персонал любой другой организации, компании или авиапредприятия, действующих на ее территории и имеющих разрешение на предоставление таких услуг.</p>	<p><i>международных обязательств, а также национальных законов принимающей стороны, касающихся въезда, проживания и найма на работу, которые в большинстве случаев должны быть достаточно гибкими для обеспечения исполнения обязательств стороны по данному положению.</i></p> <p><i>Пункт b) направлен на удовлетворение потребности в более частом использовании авиапредприятиями персонала третьих стран в связи с ростом числа объединений и глобализацией коммерческой деятельности авиапредприятий. Следовательно, он предусматривает возможность использования персонала и услуг авиапредприятия-партнера по альянсу или по соглашению о совместном использовании кодов, а также любой местной компании или организации.</i></p> <p><i>В некоторых соглашениях это положение может быть отдельной статьей, может быть частью статьи "Коммерческие возможности" или может содержаться в таблице маршрутов.</i></p>

<p align="center">Статья 23 Смена емкости</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<div data-bbox="201 930 755 972" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px; text-align: center;"> <p>Традиционный подход</p> </div> <p>1. При осуществлении любых согласованных перевозок на любом указанном маршруте назначенное авиапредприятие одной Стороны может заменить одно воздушное судно другим в каком-либо пункте на территории другой Стороны только при следующих условиях:</p> <p>a) это оправдано с точки зрения эксплуатационной экономии;</p> <p>b) воздушное судно, используемое на более удаленном участке маршрута от конечного пункта, находящегося на территории первой Стороны, не крупнее по емкости, чем воздушное судно, используемое на более близком участке;</p> <p>c) воздушное судно, используемое на более удаленном участке, эксплуатируется только в связи с перевозками, выполняемыми воздушным судном, используемым на более близком участке, и только для продолжения таких перевозок, и расписание его полетов составляется таким образом, чтобы обеспечивать это; первое воздушное судно прибывает в пункт замены с целью перевозки загрузки, переходящей с воздушного судна, используемого на более близком участке, или передаваемой этому воздушному судну; и его емкость устанавливается прежде всего с учетом этой цели;</p> <p>d) объем перевозок через пункт замены является адекватным;</p> <p>e) авиапредприятие [не представляется широкой публике посредством рекламы или иным образом] [не представляется прямо или косвенно и посредством расписаний, автоматизированных систем бронирования, систем котировки тарифов, объявлений или иным образом] [как выполняющее перевозки, начиная с пункта, в котором производится замена воздушного судна] [как выполняющее какие-либо перевозки, иные, чем согласованные перевозки на соответствующих указанных маршрутах];</p>	<p><i>Положение о смене емкости может быть отдельной статьей или может быть изложено в таблице маршрутов. В целом замена емкости позволяет авиапредприятию более экономно эксплуатировать участки международных маршрутов, далеко отстоящие от его собственной территории, за счет более точной подгонки емкости своих рейсов, выполняемых на таких участках, под более низкие объемы перевозок в направлении его территории и с его территории, которые, как правило, ожидаются при использовании наиболее удаленных участков протяженного маршрута.</i></p> <p><i>По формуле смены емкости традиционного типа замена воздушного судна разрешается, но при соблюдении ряда условий, касающихся согласования расписаний полетов, размера воздушного судна, объема перевозок и ограниченной провозной емкости в случае применения режима контроля за емкостью. Данные условия направлены на разрешение замены воздушного судна, но с некоторыми ограничениями. В подпункте e) приводится факультативная формулировка с целью охвата других современных средств маркетинга и продажи, помимо рекламы, при предоставлении обслуживания со сменой емкости. Факультативная формулировка, приводимая в подпункте h), обеспечивает дополнительную гибкость перевозчику, позволяя ему при условии получения разрешения выполнять более чем один рейс из пункта замены. Однако другие условия замены воздушного судна остаются в силе.</i></p>

Статья 23 Смена емкости	Пояснительные примечания
<p>f) если согласованные перевозки включают замену воздушного судна, этот факт указывается во всех расписаниях, автоматизированных системах бронирования, системах котировки тарифов, рекламах и прочих подобных средствах;</p> <p>g) положения Статьи __ настоящего Соглашения определяют все договоренности в отношении замены воздушного судна;</p> <p>h) в связи с любым одним рейсом воздушного судна на территорию, где производится замена воздушного судна, с этой территории может выполняться только один рейс [если авиационные власти другой Стороны не разрешают авиапредприятию выполнять более одного рейса].</p> <p>2. Положения пункта 1 настоящей Статьи:</p> <p>a) не ограничивают право назначенного авиапредприятия производить замену воздушного судна на территории Стороны, назначившей это авиапредприятие;</p> <p>b) не позволяют назначенному авиапредприятию одной Стороны размещать свои воздушные суда на территории другой Стороны для целей замены воздушных судов.</p> <p>3. Положения настоящей Статьи не ограничивают способность авиапредприятия предоставлять услуги на основе соглашений о совместном использовании кодов и/или соглашений о блокировании мест, предусмотренных в настоящем Соглашении [в таблице маршрутов настоящего Соглашения].</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> <p>Промежуточный подход</p> </div> <p>1. Каждое назначенное авиапредприятие может при выполнении любого одного или всех рейсов на договорных линиях производить по своему усмотрению замену воздушного судна на территории другой Стороны в любом пункте указанного маршрута при условии, что:</p> <p>a) расписание полетов воздушных судов, используемых после пункта замены воздушного судна, составляется в соответствии с расписанием прибывающих или убывающих воздушных судов, в зависимости от конкретного случая;</p> <p>b) в случае замены воздушного судна на территории другой Стороны и использования более одного воздушного судна после пункта замены не более чем одно такое воздушное судно может быть одинакового размера и никакое воздушное судно не может быть крупнее воздушного судна, используемого на участке третьей и четвертой "свобод воздуха".</p> <p>2. С целью выполнения перевозок с заменой воздушного судна назначенное авиапредприятие может использовать собственную, а при условии соблюдения национальных правил – арендованную технику и может осуществлять эксплуатацию согласно коммерческим соглашениям с другим авиапредприятием.</p>	<p><i>Пункт 2 разрешает авиапредприятиям производить смену емкости на территории собственной стороны без каких-либо ограничений, но запрещает размещать свои воздушные суда на территории другой стороны.</i></p> <p><i>Положения традиционных статей о смене емкости зачастую практически не могут применяться к совместному использованию кодов и/или блокированию мест, и для того, чтобы разрешить такую деятельность в положениях о смене емкости необходимо предусмотреть исключение. Формулировка в квадратных скобках будет использоваться при наличии приложения к соглашению, содержащего таблицу маршрутов. В таких случаях государства могут включать положения о смене емкости в это приложение.</i></p> <p><i>Промежуточный подход представляет собой более современную и гибкую формулу смены емкости, которая ограничивается только условиями, касающимися согласования расписаний полетов и размера воздушных судов при использовании более одного воздушного судна после пункта замены. Ссылки в п. 2 на использование арендованной техники и коммерческие соглашения предполагают достижение Сторонами договоренности и по этим вопросам.</i></p>

Статья 23 Смена емкости	Пояснительные примечания
<p>3. Назначенное авиапредприятие может использовать разные или идентичные номера рейсов на участках своих перевозок с заменой воздушного судна.</p> <div data-bbox="201 422 755 464" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>Полная либерализация</p> </div> <p>На любом международном участке или участках согласованных маршрутов назначенное авиапредприятие может выполнять международные воздушные перевозки без каких-либо ограничений в отношении изменения в любом пункте на маршруте типа или количества используемых воздушных судов при условии, что [за исключением чистогрузовых перевозок] перевозка после такого пункта является продолжением перевозки с территории Стороны, назначившей авиапредприятие, и, применительно к прибывающей загрузке, перевозка на территорию Стороны, назначившей авиапредприятие, является продолжением перевозки из пункта, находящегося за таким пунктом.</p>	<p><i>Принцип полной либерализации, зафиксированный во многих соглашениях об "открытом небе", обеспечивает большую эксплуатационную гибкость при использовании авиационной техники. Положения такого типа позволяют, например, создать в пункте замены узловый пункт, при условии, конечно, достижения договоренности с другими соответствующими партнерами по двустороннему соглашению. Единственное ограничение состоит в том, что перевозки должны осуществляться линейным способом, т. е. рейс на втором участке должен быть продлением или продолжением предшествующего стыковочного убывающего или прибывающего рейса. Формулировка в квадратных скобках устраняет данное ограничение в отношении чистогрузовых перевозок.</i></p> <p><i>В некоторых полностью либерализованных соглашениях нет необходимости сохранять ограничение, требующее, чтобы перевозка была продолжением стыковочного рейса. В таких соглашениях нет необходимости иметь отдельную статью, и в таблице маршрутов делается пометка "без ограничений".</i></p>

Статья 24 Наземное обслуживание	Пояснительные примечания
<div data-bbox="201 1541 755 1583" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>Традиционный подход</p> </div> <p>При условии применения положений по безопасности полетов, включая Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО (SARPS), содержащиеся в Приложении 6, назначенное авиапредприятие может на основе взаимности пользоваться услугами назначенного предприятия другой Стороны по наземному обслуживанию на территории этой Стороны.</p>	<p><i>В некоторых соглашениях данное положение может быть либо отдельной статьей, либо составлять часть статьи "Коммерческие возможности".</i></p> <p><i>Во всех положениях следует делать ссылки на положения по безопасности полетов. Предложение, указывающее на наземное обслуживание, будет охватываться Приложением 6.</i></p> <p><i>В некоторых положениях настоящей статьи упоминаются "назначенные авиапредприятия". Сторонам необходимо рассмотреть вопрос о том, следует ли положения об этих видах деятельности, содержащиеся в данной статье, также распространить на все авиапредприятия сторон, а не только на назначенные.</i></p> <p><i>Взаимный характер традиционного подхода, как правило, ведет к удовлетворительному наземному обслуживанию в тех случаях, когда назначенные авиапредприятия обеих сторон выполняют полеты в одни и те же аэропорты на территориях обеих сторон. Однако при отсутствии возможности для взаимности (например, если ни одно назначенное авиапредприятие другой стороны не выполняет полеты в аэропорт, где назначенные авиапредприятия первой стороны предоставляют наземное обслуживание) авиапредприятия иногда считают обслуживание неудовлетворительным, а цены неконкурентными.</i></p>

Статья 24 Наземное обслуживание	Пояснительные примечания
<div data-bbox="201 302 756 344" style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 5px;">Промежуточный подход</div> <p data-bbox="396 359 565 384" style="text-align: center;">[Вариант 1 из 2]</p> <p data-bbox="155 409 803 552">При условии соблюдения применимых положений по безопасности полетов, включая Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО (SARPS), содержащиеся в Приложении 6, назначенное авиапредприятие может делать выбор среди конкурирующих поставщиков услуг по наземному обслуживанию.</p> <p data-bbox="396 653 565 678" style="text-align: center;">[Вариант 2 из 2]</p> <p data-bbox="155 703 803 947">1. При условии соблюдения применимых положений по безопасности полетов, включая Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО (SARPS), содержащиеся в Приложении 6, назначенное авиапредприятие или авиапредприятия одной Стороны могут на основе взаимности самостоятельно осуществлять наземное обслуживание на территории другой Стороны и по своему усмотрению полностью или частично пользоваться услугами по наземному обслуживанию, предоставляемыми любым агентом, имеющим разрешение компетентных властей другой Стороны на оказание таких услуг.</p> <p data-bbox="155 972 803 1066">2. Назначенное авиапредприятие или авиапредприятия одной Стороны также имеют право предоставлять услуги по наземному обслуживанию другим авиапредприятиям, выполняющим полеты в тот же аэропорт на территории другой Стороны.</p> <p data-bbox="155 1092 803 1312">3. Осуществление прав, указанных в пунктах 1 и 2 настоящей Статьи, зависит только от физических или эксплуатационных ограничений, вводимых по соображениям безопасности полетов или авиационной безопасности в аэропорту. Любые ограничения применяются единообразно и на условиях, не менее благоприятных, чем наиболее благоприятные условия, предоставляемые любому авиапредприятию, занятому в аналогичных международных воздушных сообщениях на момент введения ограничений.</p>	<p data-bbox="829 409 1471 627"><i>Данный подход позволяет назначенному авиапредприятию выбирать среди конкурирующих поставщиков наземного обслуживания. В зависимости от степени конкуренции между поставщиками это может обеспечить некоторое улучшение обслуживания и снижение его стоимости. Данный подход широко применяется в аэропортах со значительным числом авиакомпаний и физическими ограничениями по числу поставщиков наземного обслуживания, которые могут быть размещены в аэропорту.</i></p> <p data-bbox="829 703 1471 869"><i>Это переходное положение позволяет авиапредприятию на основе взаимности самому осуществлять свое наземное обслуживание или пользоваться услугами, предоставляемыми любым агентом, уполномоченным компетентными властями другой стороны на оказание услуг по наземному обслуживанию другим авиапредприятиям, выполняющим полеты в тот же аэропорт на территории другой стороны.</i></p> <p data-bbox="829 1092 1471 1260"><i>В п. 3 признается, что права на осуществление наземного обслуживания могут быть ограничены только по соображениям безопасности полетов или авиационной безопасности в аэропорту. Он также распространяет принцип наиболее благоприятствуемой нации и национальный режим на применение любых таких ограничений.</i></p>
<div data-bbox="201 1360 756 1402" style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 5px;">Полная либерализация</div> <p data-bbox="155 1417 803 1539">1. При условии соблюдения применимых положений по безопасности полетов, включая Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО (SARPS), содержащиеся в Приложении 6, каждая Сторона разрешает авиапредприятию(ям) другой Стороны по усмотрению каждого авиапредприятия:</p> <p data-bbox="155 1564 803 1612">a) осуществлять свое наземное обслуживание собственными силами;</p> <p data-bbox="155 1638 803 1663">b) обслуживать другого или других авиаперевозчиков;</p> <p data-bbox="155 1688 803 1736">c) объединяться с другими предприятиями для образования организации, предоставляющей обслуживание; и/или</p> <p data-bbox="155 1761 803 1810">d) делать выбор среди конкурирующих поставщиков обслуживания.</p>	<p data-bbox="829 1417 1471 1661"><i>Согласно разработанному ИКАО подходу, основанному на полной либерализации, назначенное авиапредприятие имеет более широкий выбор в отношении наземного обслуживания: оно может осуществлять свое наземное обслуживание самостоятельно или пользоваться услугами другого авиапредприятия, предоставлять обслуживание другим авиапредприятиям или объединяться с другими авиапредприятиями для коллективного обслуживания, либо оно может выбирать поставщика среди конкурирующих поставщиков обслуживания (см. Doc 9587).</i></p> <p data-bbox="829 1688 1471 1810"><i>В зависимости от конкретных обстоятельств государствам следует рассматривать возможность постепенного поэтапного введения самообслуживания и обслуживания несколькими поставщиками с учетом, при необходимости, размера аэропорта.</i></p>

Статья 24 Наземное обслуживание	Пояснительные примечания
<p>2. Любому авиаперевозчику разрешается свободно выбирать среди этих имеющихся альтернатив и комбинировать или изменять свои варианты, за исключением случаев, когда это явно практически нецелесообразно, а также когда такой выбор ограничивается по соответствующим соображениям безопасности полетов и авиационной безопасности и (за исключением самообслуживания, предусмотренного в пункте а) выше) ввиду слишком малого объема аэропортовых операций для поддержания конкурентоспособных поставщиков.</p> <p>3. Стороны всегда должны принимать необходимые меры для обеспечения разумного ценообразования на основе затрат и предоставления справедливого и равноправного режима авиаперевозчику(ам) другой(их) Стороны/Сторон.</p>	<p><i>В некоторых аэропортах количество воздушных перевозчиков и ограниченность физических средств могут не позволить всем авиаперевозчикам самостоятельно осуществлять свое наземное обслуживание на перроне; в таких случаях перевозчики, которым разрешено оказывать такие услуги, должны отбираться на основе объективных, транспарентных и недискриминационных процедур, и при этом должна предоставляться возможность выбора среди конкурентоспособных поставщиков.</i></p>

Статья 25 Совместное использование кодов/ кооперативные соглашения	Пояснительные примечания
<div data-bbox="198 1205 755 1247" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 20px; text-align: center;">Традиционный подход</div> <p style="text-align: center;">[Вариант 1 из 2]</p> <div data-bbox="198 1541 755 1583" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 20px; text-align: center;">Промежуточный подход</div> <p>Каждое назначенное авиапредприятие может заключать с авиапредприятиями любой Стороны кооперативные маркетинговые соглашения, такие, например, как соглашения о создании совместных предприятий, блокировании мест и совместном использовании кодов, при условии, что оба заинтересованных авиапредприятия имеют соответствующие полномочия и отвечают требованиям, обычно применяемым к таким соглашениям.</p>	<p><i>Соглашения о совместном использовании кодов могут рассматриваться как и прочие кооперативные соглашения между авиапредприятиями, требующие наличия у участвующих авиапредприятий соответствующих полномочий (в случае совместного использования кодов – основных коммерческих прав) и соблюдения требований, обычно применяемых к таким соглашениям. Однако государствам, желающим иметь специальную статью о совместном использовании кодов, предлагается нижеуказанный текст.</i></p> <p><i>В качестве альтернативы государства могут осветить вопросы совместного использования кодов в статье о коммерческих возможностях или в примечаниях к таблице маршрутов.</i></p> <p><i>Многие традиционные соглашения косвенно касаются вопросов сотрудничества авиапредприятий в положениях об утверждении тарифов интерлайна, однако они редко содержат конкретные положения, касающиеся использования арендованных воздушных судов, соглашений о блокировании мест и более современных соглашений о совместном использовании кодов. Такие соглашения утверждаются соответствующими авиационными властями либо в каждом отдельном случае, либо в соответствии с меморандумом о взаимопонимании.</i></p> <p><i>Промежуточный подход конкретно признает возможность использования кооперативных соглашений такого типа, однако ограничивает их применение назначенными авиапредприятиями сторон в соглашении. В качестве временной меры некоторые двусторонние соглашения предусматривают совместное использование кодов только на конкретных маршрутах или на определенном количестве рейсов, которые затем могут быть изменены в результате последующих переговоров и/или обмена нотами.</i></p>

<p align="center">Статья 25 Совместное использование кодов/ кооперативные соглашения</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<div data-bbox="201 327 756 365" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p align="center">Полная либерализация</p> </div> <p>1. Осуществляя или предлагая санкционированные перевозки на договорных линиях, любое назначенное авиапредприятие одной Стороны может заключать кооперативные маркетинговые соглашения, касающиеся, например, создания совместных предприятий, блокирования мест или совместного использования кодов, с:</p> <p>a) авиапредприятием или авиапредприятиями любой из Сторон;</p> <p>b) авиапредприятием или авиапредприятиями третьей страны;</p> <p>c) наземным перевозчиком любой страны, при условии, что все авиапредприятия, участвующие в таких соглашениях, 1) имеют соответствующие полномочия и 2) отвечают требованиям, обычно применяемым к таким соглашениям.</p> <p>2. Стороны соглашаются принимать необходимые меры по обеспечению надлежащего информирования и защиты потребителей в отношении рейсов, выполняемых на условиях совместного использования кодов в пункты или из пунктов, находящихся на их территории, а также по обеспечению предоставления пассажирам, по крайней мере, необходимой информации следующим образом:</p> <p>a) устно и, при возможности, в письменной форме в момент бронирования;</p> <p>b) в письменной форме на самом билете и/или (если возможно) на прилагаемом к билету документе, в котором содержатся сведения о маршруте, или на любом другом документе, заменяющем билет, например на письменном подтверждении, содержащем информацию о том, к кому следует обратиться в случае возникновения трудностей, и точные сведения о том, какая авиакомпания несет ответственность в случае нанесения ущерба или авиационного происшествия;</p> <p>c) вновь устно – соответствующими сотрудниками авиакомпании, занимающимися наземным обслуживанием в аэропортах, на всех этапах перевозки.</p> <p>[3. Авиапредприятия обязаны представлять любое предлагаемое кооперативное соглашение на утверждение авиационных властей обеих Сторон по крайней мере за ___ дней до предлагаемого введения его в действие].</p> <div data-bbox="396 1625 565 1654" style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <p>[Вариант 2 из 2]</p> </div> <div data-bbox="201 1675 756 1713" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p align="center">Промежуточный подход и полная либерализация</p> </div> <p>1. При условии выполнения нормативных требований, обычно применяемых к таким операциям авиационными властями каждой Стороны, каждое назначенное авиапредприятие другой Стороны может заключать кооперативные соглашения с целью:</p>	<p><i>Этап полной либерализации включает кооперативные соглашения с авиапредприятиями третьих стран и с наземными перевозчиками. В большинстве соглашений об "открытом небе" он также включает договоры аренды с экипажем между авиапредприятиями сторон, однако для целей настоящего типового соглашения в него включены отдельные положения об аренде.</i></p> <p><i>Фраза "требования, обычно применяемые" к кооперативным соглашениям в случае совместного использования кодов будет включать, например, требования об уведомлении и защите потребителей. Это положение может иметь форму дополнительной статьи, заимствованной из документа Doc 9587.</i></p> <p><i>Фраза в п. b) "на любом другом документе, заменяющем билет, например на письменном подтверждении" включает оформление билетов с помощью электронных средств.</i></p> <p><i>Факультативное требование о представлении соглашения на утверждение может служить авиационным властям средством проверки того, что все авиапредприятия имеют соответствующие полномочия и отвечают требованиям, применяемым к таким соглашениям. В качестве альтернативы с этой целью могут использоваться национальные законы и правила.</i></p>

<p align="center">Статья 25 Совместное использование кодов/ кооперативные соглашения</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>а) предоставления согласованных услуг на указанных маршрутах на основе совместного использования кодов (т. е. продажа перевозок под собственным кодом) на рейсах, выполняемых авиапредприятием(ями) любой Стороны [и/или третьей страны]; и/или</p> <p>б) осуществления перевозок под кодом любого другого авиапредприятия(й) в тех случаях, когда такому другому авиапредприятию(ям) авиационными властями одной Стороны разрешено продавать перевозки под собственным кодом на рейсах, осуществляемых этим назначенным авиапредприятием другой Стороны.</p> <p>2. Рейсы с совместным использованием кодов, связанные с перевозкой между пунктами на территории одной Стороны, ограничиваются рейсами, выполняемыми авиапредприятием(ями), которому(ым) авиационные власти этой Стороны разрешили осуществлять перевозки между пунктами на территории этой Стороны, и любая перевозка между пунктами на этой территории под кодом назначенного авиапредприятия(й) другой Стороны выполняется только как часть международной перевозки. Все авиапредприятия, участвующие в соглашениях о совместном использовании кодов, имеют соответствующие основные полномочия на эксплуатацию маршрутов. Авиапредприятиям разрешается передавать загрузку с одних воздушных судов, занятых в перевозках с совместным использованием кодов, на другие без каких-либо ограничений. Авиационные власти одной Стороны не отказывают в выдаче разрешения на выполнение упомянутых в подпункте а) выше перевозок с совместным использованием кодов назначенным авиапредприятием(ями) другой Стороны на том основании, что авиапредприятие(я), эксплуатирующее(ие) воздушные суда, не получило(и) от этих авиационных властей права на выполнение перевозок под кодом назначенного авиапредприятия(й) другой Стороны.</p> <p>3. Для целей Статьи ____ (Провозная емкость) Соглашения авиационные власти одной Стороны не ограничивают емкость, предлагаемую авиапредприятием или авиапредприятиями, назначенными другой Стороной, при перевозках с совместным использованием кодов.</p>	<p><i>Подпункт а) позволяет авиаперевозчикам предлагать свои условия, продавая перевозки под собственными кодами (маркетинговые перевозчики) на рейсах, выполняемых авиапредприятиями любой из сторон и/или перевозчиками третьей страны (эксплуатирующие перевозчики), и содержат факультативную формулировку, приводимую в квадратных скобках (чтобы ограничить совместное использование кодов назначенными авиапредприятиями сторон, формулировку в квадратных скобках следует исключить).</i></p> <p><i>Подпункт б) позволяет назначенным авиапредприятиям использовать коды других авиапредприятий.</i></p> <p><i>Первое предложение п. 2 разрешает совместное использование кодов на внутренних участках маршрутов на территории стороны, но только в рамках международной перевозки. Последнее предложение п. 2 запрещает авиационным властям любой стороны отказывать в утверждении совместного использования кодов на том основании, что эксплуатирующее авиапредприятие не получило прав от этой стороны на выполнение перевозок под кодом назначенного авиапредприятия другой стороны. Если такой отказ будет позволен, то большие потенциальные возможности совместного использования кодов, на предоставление которых направлены данные положения, могут быть лишены другой стороной.</i></p> <p><i>В п. 3 признается важность установления ясности в отношении прав на предоставление емкости при совместном использовании кодов. Емкость, которую маркетинговые перевозчики могут предлагать при совместном использовании кодов, часто не ограничивается. Однако рейсы, выполняемые перевозчиками, назначенными в соответствии с соглашением, на собственных воздушных судах, нередко подвергаются ограничениям по емкости, независимо от того, используется ли на данных рейсах код другого перевозчика. Емкость эксплуатирующих авиаперевозчиков третьей страны, как правило, зависит только от положений соглашения о воздушном сообщении между государством эксплуатирующего перевозчика и другой стороной.</i></p>

Статья 26 Аренда воздушных судов	Пояснительные примечания
<p>1.* Каждая Сторона может препятствовать использованию арендованных воздушных судов для осуществления сообщений в соответствии с настоящим Соглашением, если при таком использовании не соблюдаются положения Статьи ___ (Безопасность полетов) и Статьи ___ (Авиационная безопасность).</p>	<p>Определения:</p> <p>a) Термин "аренда с экипажем" означает аренду воздушного судна с экипажем;</p> <p>b) Термин "аренда без экипажа" означает аренду воздушного судна без экипажа.</p> <p><i>В данном положении предусматривается использование арендуемых воздушных судов на тех же основаниях, в части, касающейся безопасности полетов и авиационной безопасности, что и других воздушных судов, эксплуатируемых назначенными авиапредприятиями в рамках данного соглашения. В нем ясно оговаривается, что сторона может препятствовать использованию арендованных воздушных судов, не отвечающих стандартным требованиям к безопасности полетов и авиационной безопасности. Выполняя такое положение, некоторые государства могут требовать предварительного представления соглашений об аренде, связанных с полетами по международным маршрутам, с тем чтобы можно было предпринять своевременные действия, если у соответствующих полномочных органов возникнут опасения в отношении безопасности полетов. В некоторых случаях государства могут составлять списки авиапредприятий, у которых воздушные суда могут быть арендованы, и/или перечень авиапредприятий, у которых воздушные суда не могут быть арендованы, основываясь при этом, например, на отчетах о проведенных ИКАО проверках организации контроля за обеспечением безопасности полетов и учетной документации о результатах проверок на перроне.</i></p> <p><i>С учетом проблем безопасности полетов, обусловленных в некоторых ситуациях использованием арендованных воздушных судов, государства на всех трех этапах могут заключать соглашения, предусмотренные статьей 83 bis Конвенции, с целью передачи определенных обязанностей государства регистрации государству эксплуатации в соответствии с надлежащим инструктивным материалом ИКАО. Сторона, которая не ратифицировала статью 83 bis (и, следовательно, не обязана признавать соглашение, заключенное согласно данной поправке), может согласиться признать передачу обязанностей, произведенную в соответствии с соглашением по статье 83 bis, заключенным другой (любой) стороной соглашения о воздушном сообщении. Это признание, естественно, распространяется только на полеты, предусмотренные соответствующим соглашением о воздушном сообщении.</i></p> <p><i>В качестве практической меры любая сторона, обеспокоенная проблемами безопасности полетов в конкретной ситуации, связанной с использованием арендованных воздушных судов, может, по крайней мере в начальной стадии, консультироваться со стороной, авиапредприятие которой арендовало воздушное судно, учитывая при этом, что государство авиапредприятия-арендодателя может не быть стороной в соглашении. При рассмотрении вопроса о действиях согласно п. 1 государствам следует прежде всего определить, решены ли их проблемы безопасности полетов на арендованных воздушных судах путем применения действующего инструктивного материала и процедур ИКАО, которые ясно устанавливают ответственность за сохранение летной годности и обеспечение адекватности эксплуатационных стандартов и стандартов технического обслуживания в отношении таких арендованных воздушных судов, принимая</i></p>

<p align="center">Статья 26 Аренда воздушных судов</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<div data-bbox="201 541 756 583" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Традиционный подход</p> </div> <p>2. С учетом пункта 1 выше назначенные авиапредприятия каждой Стороны могут использовать воздушные суда, арендованные у других авиапредприятий, для осуществления договорных сообщений в соответствии с настоящим Соглашением, если заключенные договоры аренды соответствуют следующим условиям:</p> <p>а) такие договоры не равносильны предоставлению авиапредприятию-арендодателю другой страны возможности получения коммерческих прав, иначе не предоставляемых этому авиапредприятию;</p> <p>б) финансовые выгоды, получаемые авиапредприятием-арендодателем, не будут связаны с финансовым успехом операций авиапредприятия-арендатора;</p> <p>в) договорные сообщения, осуществляемые авиапредприятием-арендодателем с использованием арендованных воздушных судов, не будут связываться для обеспечения прямых сообщений этими воздушными судами с сообщениями, осуществляемыми авиапредприятием-арендодателем на своем собственном маршруте или маршрутах.</p> <p>3. Предложенные договоры аренды подлежат утверждению авиационными полномочными органами обеих Договаривающихся сторон. Назначенное авиапредприятие, предлагающее использовать арендованные воздушные суда, в кратчайшие сроки уведомляет авиационные полномочные органы каждой Договаривающейся стороны о предложенных условиях таких договоров.</p> <p>4. Однако авиационные полномочные органы не отказывают в утверждении договоров, в соответствии с которыми назначенное авиапредприятие или авиапредприятия каждой Договаривающейся стороны арендуют воздушные суда по причине крайней необходимости, при условии, что срок действия таких договоров не превышает [90] дней, и авиационные полномочные органы уведомляются об условиях таких договоров, в том числе о характере крайней необходимости.</p> <p>5. Ничто в вышеизложенных положениях не препятствует тому, чтобы одно назначенное авиапредприятие арендовало воздушные суда у другого назначенного авиапредприятия или авиапредприятий любой Договаривающейся стороны или у источника, не являющегося авиапредприятием, который не контролирует другое авиапредприятие (и не контролируется другим авиапредприятием и не находится под общим контролем, осуществляемым совместно с другим авиапредприятием). В таких случаях простое уведомление авиационных полномочных органов другой Договаривающейся стороны назначенным авиапредприятием будет достаточным.</p>	<p><i>во внимание соответствующие Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) ИКАО и соответствующий инструктивный материал, в частности Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора (Doc 8335), Руководство по летной годности (Doc 9760) и Инструктивный материал по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации (циркуляр 295).</i></p> <p><i>Эти пункты определяют условия использования арендованных воздушных судов, обеспечивающие осуществление и использование предоставляемых соглашением прав только назначенными авиапредприятиями двух Договаривающихся сторон. Что касается процедуры, то для использования арендованных воздушных судов, как правило, требуется предварительное утверждение авиационными полномочными органами, за исключением случаев, указанных в п. 5.</i></p>

Статья 26 Аренда воздушных судов	Пояснительные примечания
<div data-bbox="199 302 756 344" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 20px; text-align: center;">Промежуточный подход</div> <div data-bbox="394 1188 565 1213" style="text-align: center;">[Вариант 1 из 2]</div> <p data-bbox="155 1236 803 1310">2. При условии выполнения пункта 1 выше, назначенные авиапредприятия каждой Стороны могут осуществлять сообщения в соответствии с настоящим Соглашением путем:</p> <p data-bbox="155 1335 803 1388">a) используя воздушные суда, арендованные без экипажей у любых авиапредприятий [включая компании];</p> <p data-bbox="155 1409 803 1461">b) используя воздушные суда, арендованные с экипажами у других авиапредприятий той же самой Стороны;</p> <p data-bbox="155 1482 803 1535">c) используя воздушные суда, арендованные с экипажами у авиапредприятий другой Стороны;</p> <p data-bbox="155 1556 803 1608">d) используя воздушные суда, арендованные с экипажами у авиапредприятий третьих стран,</p> <p data-bbox="155 1629 803 1724">при условии, что все авиапредприятия, участвующие в договорах, указанных в подпунктах b), c) и d) выше, имеют соответствующее разрешение и отвечают требованиям, обычно применяемым к таким договорам.</p>	<p data-bbox="829 359 1471 453"><i>Этот подход предусматривает возможность выбора из двух вариантов. Основное различие между ними касается воздушных судов, арендуемых без экипажей из третьих стран.</i></p> <p data-bbox="829 478 1471 699"><i>Аренда воздушных судов без экипажей у владельцев, не являющихся авиапредприятиями, которая иногда называется "финансовой" арендой, допускается почти повсеместно и, как правило, не является предметом соглашений о воздушном сообщении. Однако некоторые государства включают прямую ссылку на такую аренду в свои соглашения о воздушном сообщении. В рамках каждого подхода приводятся факультативные формулировки [указаны в квадратных скобках].</i></p> <p data-bbox="829 724 1471 1018"><i>Некоторые государства в силу национальных законов, принципов или правил, или по взаимному соглашению между соответствующими полномочными авиационными органами могут заранее санкционировать один или несколько видов аренды воздушных судов, в частности аренду без экипажей у любого авиапредприятия, аренду с экипажами между авиапредприятиями одной и той же стороны, аренду с экипажами у авиапредприятий другой стороны или аренду с экипажами у авиапредприятий третьих стран, при условии обеспечения выполнения во всех случаях применимых двусторонних, национальных и региональных положений по безопасности полетов и авиационной безопасности.</i></p> <p data-bbox="829 1043 1471 1163"><i>В некоторых случаях государство может препятствовать выполнению полетов авиапредприятием, самолетный парк которого состоит в основном или полностью из воздушных судов, арендованных с экипажами у третьей стороны.</i></p> <p data-bbox="829 1236 1471 1331"><i>Термин "соответствующее разрешение" имеет более широкое значение, чем предоставление обычных "маршрутных и/или коммерческих прав" в соответствии с двусторонним соглашением, и включает:</i></p> <p data-bbox="878 1356 1471 1507"><i>i) разрешение на осуществление экономической деятельности и эксплуатационное разрешение, связанное с безопасностью полетов, которое выдается авиапредприятию-арендодателю и авиапредприятию-арендатору (по или не по двустороннему соглашению) на обслуживаемых маршрутах;</i></p> <p data-bbox="878 1528 1471 1581"><i>ii) любые другие национальные или региональные санкции, требующиеся для конкретного вида аренды.</i></p> <p data-bbox="829 1606 1471 1871"><i>Этот пункт охватывает четыре ситуации, указанные в четырех подпунктах. В ситуации a) [аренда без экипажей] такое использование разрешается без ограничений при условии лишь соблюдения требований по безопасности полетов и авиационной безопасности. Одни государства предпочитают иметь дело в соглашении только с арендованными без экипажей воздушными судами, принадлежащими авиапредприятиям, а другие желают в прямой форме предусмотреть все случаи аренды без экипажей, в том числе у организаций, не являющихся авиапредприятиями.</i></p>

<p align="center">Статья 26 Аренда воздушных судов</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p align="center">[Вариант 2 из 2]</p> <p>2. При условии выполнения пункта 1 выше, назначенные авиапредприятия каждой Стороны могут осуществлять сообщения в соответствии с настоящим Соглашением путем:</p> <p>a) использования воздушных судов, арендованных без экипажей у любых авиапредприятий [включая компании];</p> <p>b) использования воздушных судов, арендованных с экипажами у других авиапредприятий той же самой Стороны;</p> <p>c) использования воздушных судов, арендованных с экипажами у авиапредприятий другой Стороны;</p> <p>d) использования воздушных судов, арендованных с экипажами у авиапредприятий третьих стран, при условии, что это будет делаться только по договорам, которые не равнозначны предоставлению авиапредприятию-арендодателю возможности получения коммерческих права, иначе не имеющих у этого авиапредприятия.</p> <p>3. Независимо от положений пункта 2 d) выше, назначенные авиапредприятия каждой Стороны могут осуществлять сообщения в соответствии с настоящим Соглашением путем использования для специальной цели воздушных судов, арендованных на короткий срок с экипажами у авиапредприятий третьих стран.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Полная либерализация</p> </div> <p>2. При условии выполнения пункта 1, назначенные авиапредприятия каждой Стороны могут осуществлять сообщения в соответствии с настоящим Соглашением путем использования арендованных воздушных судов, отвечающих применимым требованиям по безопасности полетов и авиационной безопасности.</p>	<p><i>В ситуациях b) и c) такое использование допускается при условии соблюдения требований по безопасности полетов и авиационной безопасности, а также требования о том, чтобы арендодатель и арендатор имели необходимое эксплуатационное разрешение. Хотя арендодатель и арендатор в таких ситуациях обычно имеют необходимое эксплуатационное разрешение, здесь они упоминаются отдельно, чтобы охватить возможную ситуацию, когда требования по безопасности полетов государства-арендатора не допускают никакой аренды с экипажами у авиапредприятий других государств (например, требования Соединенных Штатов Америки).</i></p> <p><i>В ситуации d) [аренда воздушных судов с экипажами у авиапредприятий третьих стран] такое использование допускается при условии выполнения более широкого требования полномочного органа, включающего предоставление не только необходимых экономических прав авиапредприятиям, фигурирующим в договоре аренды, но и любых требуемых национальных или региональных санкций. Это учитывает ситуацию, при которой государства могут требовать получения конкретного разрешения на выполнение некоторых полетов на арендованных воздушных судах.</i></p> <p><i>Этот вариант допускает использование арендованных воздушных судов в первых трех ситуациях при условии лишь выполнения требований по безопасности полетов и авиационной безопасности. В ситуации d) в отличие от первого варианта второй вариант допускает такое использование с более конкретным и ограничительным условием, в соответствии с которым договор аренды не влечет за собой осуществление авиапредприятием-арендодателем, предоставляющим воздушное судно и экипаж, коммерческих прав, которых оно не имеет.</i></p> <p><i>Пункт 3 второго варианта устанавливает исключение из требования в отношении коммерческих прав, указанного в п. 2 d), с учетом возможности возникновения непредвиденных чрезвычайных ситуаций, таких как необходимость срочной замены одного воздушного судна другим воздушным судном с экипажем на ограниченный период времени, например на период выполнения одного или нескольких рейсов, при неожиданной механической поломке воздушного судна и невозможности выполнения на нем регулярной перевозки.</i></p> <p><i>Этот подход допускает использование арендованных воздушных судов всех типов при условии, что такие воздушные суда отвечают применимым требованиям по безопасности полетов и авиационной безопасности.</i></p>

Статья 27 Смешанные перевозки	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">Традиционный подход</p> <p>Каждое назначенное авиапредприятие может применять смешанные перевозки при условии одобрения авиационными властями обеих Сторон.</p>	<p><i>При традиционном подходе представлением и утверждением пассажирских и грузовых тарифов на смешанные перевозки (например, воздушные и железнодорожные, воздушные и наземные) косвенно признается такая форма перевозок.</i></p>
<p style="text-align: center;">Промежуточный подход</p> <p>Каждое назначенное авиапредприятие может пользоваться собственными или прочими службами для наземной перевозки авиагруза.</p>	<p><i>Промежуточный этап включает также такие методы, как использование аэропортовых таможенных средств обработки наземного груза, транспортировка груза, хранящегося на таможенном складе, перевозка в любой пункт или из любого пункта на территории третьих стран и назначение единой цены смешанной перевозки (при условии, что грузоотправитель не вводится в заблуждение относительно фактов, касающихся такой перевозки).</i></p>
<p style="text-align: center;">Полная либерализация</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 1 из 2]</p> <p>Каждое назначенное авиапредприятие может без ограничений использовать любые виды наземного транспорта в связи с международной воздушной перевозкой пассажиров и груза.</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 2]</p> <p>Несмотря на любые другие положения настоящего Соглашения, авиапредприятиям и косвенным производителям грузовой перевозки обеих Сторон разрешается без каких-либо ограничений использовать в связи с международной воздушной перевозкой любое средство наземного транспорта для перевозки груза в любые пункты или из любых пунктов на территории Сторон или в третьих странах, включая перевозку во все аэропорты и из всех аэропортов, в которых имеются таможенные органы, и включая в соответствующих случаях право на перевозку груза, находящегося на таможенном складе, согласно применимым законам и правилам. Такой груз, вне зависимости от того, перевозится он наземным транспортом или воздушным, допускается к таможенному оформлению и таможенным средствам в аэропорту. Авиапредприятия могут выполнять наземную перевозку самостоятельно или обеспечивать ее посредством заключения соглашений с другими наземными перевозчиками, включая наземную перевозку, осуществляемую другими авиапредприятиями и косвенными производителями грузовой перевозки. Такие смешанные перевозки груза могут предлагаться по единой общей цене за комбинированную воздушную и наземную перевозку, при условии, что грузоотправители не вводятся в заблуждение относительно фактов, касающихся такой перевозки.</p>	<p><i>Включение упоминания о пассажирах и фразы "без ограничений" – основное отличие между промежуточным этапом и этапом полной либерализации.</i></p> <p><i>Данное положение направлено на обеспечение полного обслуживания, провозной емкости и гибкого ценообразования, а также доступа к таможенным и прочим средствам различным сторонам, участвующим в смешанной перевозке груза. В настоящее время такое положение содержится во многих соглашениях об "открытом небе", в частности там, где объем торговли между сторонами, осуществляемой с помощью воздушного транспорта, оправдывает наличие такого положения, снимающего ограничения.</i></p>

Статья 28 Автоматизированные системы бронирования (АСБ)	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">[Вариант 1 из 3]</p> <p>Каждая Сторона применяет в пределах своей территории Кодекс поведения ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования.</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 3]</p> <p>Каждая Сторона применяет в пределах своей территории Кодекс поведения ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования способом, совместимым с другими применяемыми правилами и обязательствами, касающимися автоматизированных систем бронирования.</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 3 из 3]</p> <p>Стороны соглашаются, что:</p> <p>а) одним из важнейших аспектов конкурентоспособности авиапредприятия является его способность справедливо и объективно информировать широкую публику о своих услугах и что, следовательно, качество информации об услугах авиапредприятия, предоставляемой туристическим агентам, которые сообщают такую информацию непосредственно пассажирам, и способность авиапредприятия предлагать таким агентам конкурентоспособные автоматизированные системы бронирования (АСБ) составляют основу конкурентных возможностей предприятия;</p> <p>б) в равной мере необходимо обеспечивать, чтобы потребители авиатранспортной продукции защищались от любого злоупотребления такой информацией и ее представления, вводящего их в заблуждение, и чтобы туристические агенты имели доступ к эффективным конкурентоспособным автоматизированным системам бронирования.</p>	<p><i>В некоторых положениях делаются ссылки на "назначенные авиапредприятия". Сторонам необходимо рассмотреть вопрос о том, должны ли положения об этой деятельности, содержащиеся в данной статье, распространяться на все авиапредприятия сторон, а не только на назначенные.</i></p> <p><i>Этот вариант является моделью ИКАО, предназначенной, в частности, для использования сторонами, не имеющими собственных правил по АСБ, но желающими применять Кодекс поведения ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования (см. Doc 9587).</i></p> <p><i>Данный вариант предусматривает применение Кодекса ИКАО, но с соблюдением других применимых правил. (Они включают кодексы по АСБ Европейского союза, Европейской конференции гражданской авиации и Арабской комиссии гражданской авиации или национальные правила. Упоминанием "обязательства" признается, что некоторые государства будут применять положения Генерального соглашения о торговле услугами (ГАТС), к которому имеется приложение по авиатранспортным услугам, применимое к АСБ).</i></p> <p><i>Данный вариант учитывает, что в некоторых соглашениях применимые принципы регулирования и использования АСБ излагаются весьма детально, как правило, потому, что лишь одна из сторон в соглашении имеет обширные правила по АСБ, которые находят отражение в подробных положениях статьи такого типа. Однако, принимая во внимание быстрое изменение характера распределения продукции авиапредприятий, более гибким и более простым для применения в нынешних условиях может быть менее всеобъемлющий подход.</i></p>

Статья 29 Запрет на курение	Пояснительные примечания
<p>1. Каждая Сторона запрещает или обязывает свои авиапредприятия запрещать курение на всех пассажирских рейсах, выполняемых авиапредприятиями между территориями Сторон. Такой запрет распространяется на все места внутри воздушного судна и действует с момента начала посадки пассажиров на воздушное судно до момента завершения высадки с него.</p>	<p><i>Эта статья обязывает каждую сторону запрещать курение на всех пассажирских рейсах, выполняемых ее авиапредприятиями между территориями сторон и принимать разумные меры по обеспечению соблюдения данного запрета. По мере распространения практики запрещения курения потребность в данном положении будет уменьшаться.</i></p>

Статья 29 Запрет на курение	Пояснительные примечания
2. Каждая Сторона принимает все разумные, по ее мнению, меры к обеспечению соблюдения ее авиапредприятиями, а также пассажирами и членами экипажей положений настоящей Статьи, включая наложение соответствующих штрафов за их невыполнение.	

Статья 30 Охрана окружающей среды	Пояснительные примечания
Стороны подтверждают необходимость защиты окружающей среды путем содействия устойчивому развитию авиации. Стороны соглашаются в отношении полетов между их соответствующими территориями соблюдать Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО (SARPS), содержащиеся в Приложении 16, а также действующую политику и инструктивный материал ИКАО по охране окружающей среды.	<i>Принимая во внимание воздействие воздушного транспорта на окружающую среду, государствам предлагается рассмотреть возможность включения статьи об охране окружающей среды от воздействия авиации в свои двусторонние соглашения о воздушном сообщении.</i>

Статья 31 Статистика	Пояснительные примечания
<div data-bbox="201 909 755 951" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;">Традиционный подход</div> <p data-bbox="155 968 802 1161">Авиационные власти каждой Стороны предоставляют [или обязывают свое назначенное авиапредприятие или авиапредприятия предоставлять] авиационным властям другой Стороны [по запросу] периодические или другие статистические отчеты, которые могут обоснованно требоваться для целей анализа емкости, предоставляемой на договорных линиях, эксплуатируемых назначенным авиапредприятием(ями) первой Стороны.</p> <div data-bbox="201 1457 755 1499" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-top: 10px;">Промежуточный подход</div> <p data-bbox="155 1516 802 1612">Авиационные власти обеих Сторон предоставляют друг другу по запросу периодические статистические данные или иную аналогичную информацию, касающуюся перевозок, осуществляемых на договорных линиях.</p>	<p data-bbox="829 968 1471 1430"><i>Положение о статистике обычно содержится в соглашениях, предусматривающих в отношении емкости либо режим предварительного определения, либо режим согласования по типу соглашения "Бермуды-I". Основной особенностью применения данного варианта является то, что предоставление статистических данных будет обязательным в случае предварительного определения, но производится "по запросу" в случае использования метода соглашения "Бермуды-I". Статистические данные могут предоставлять авиационные полномочные органы или, в качестве альтернативы, может быть предусмотрено их предоставление назначенными авиапредприятиями. Если целью предоставления данных является анализ емкости, предоставляемой на договорных линиях, то для его проведения потребуется информация о пунктах вылета и назначения. В некоторых соглашениях может оговариваться периодичность отчетности или частота предоставления сведений о перевозках (например, ежемесячно), если такое предоставление обязательно.</i></p> <p data-bbox="829 1516 1471 1709"><i>Этот вариант также может применяться к методу предварительного определения или методу соглашения "Бермуды-I", однако он проще и не раскрывает цель предоставления информации. Таким образом, он представляет собой подход, который может использоваться в более либеральных соглашениях, где потребность в статистических данных связана не с контролем за емкостью, а с проведением обзоров.</i></p> <p data-bbox="829 1726 1471 1871"><i>Согласно некоторым подобным соглашениям любая сторона может потребовать от авиапредприятия предоставить данные в отношении цен (тарифов), например в случае заявления о грабительском ценообразовании (см. статью 17 "Ценообразование (тарифы)", двойное отклонение, п. 2, вариант 2).</i></p>

Статья 31 Статистика	Пояснительные примечания
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>Полная либерализация</p> </div>	<p><i>Соглашения об "открытом небе", как правило, не требуют представления никаких статистических данных.</i></p>

Статья 32 Утверждение расписаний	Пояснительные примечания
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>Традиционный подход</p> </div> <p>1. Назначенное авиапредприятие каждой Стороны представляет свое планируемое расписание полетов на утверждение авиационных властей другой Стороны по крайней мере за тридцать (30) дней до начала эксплуатации договорных линий. Аналогичный порядок применяется при любом изменении расписания.</p> <p>2. Для выполнения назначенным авиапредприятием одной Стороны дополнительных полетов по договорным линиям вне утвержденного расписания это авиапредприятие должно обратиться к авиационным властям другой Стороны за получением предварительного разрешения. Такие заявки обычно подаются по крайней мере за два (2) рабочих дня до выполнения таких полетов.</p>	<p><i>Это положение является обычным для традиционных соглашений, предусматривающих заблаговременное определение провозной емкости обеими сторонами. Назначенные авиапредприятия должны предъявлять авиационным властям до начала эксплуатации авиалиний согласованные расписания полетов, включая графики движения, частоту перевозок и типы используемых воздушных судов, а также любые изменения к расписаниям и заявки на дополнительные полеты.</i></p> <p><i>В некоторых соглашениях данное положение может быть включено в статью о провозной емкости.</i></p>

Статья 33 Консультации	Пояснительные примечания
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>Традиционный подход</p> </div> <p>Действуя в духе тесного сотрудничества, авиационные власти Сторон время от времени консультируются друг с другом с целью обеспечения реализации и удовлетворительного выполнения положений настоящего Соглашения. Каждая Сторона может также запросить проведения совещания на "высоком уровне", в том числе на уровне министров, если и когда она сочтет его необходимым для ускорения процесса консультаций.</p>	<p><i>Положение о консультациях, как правило, является общим по своему охвату, и такие вопросы, как авиационная безопасность и безопасность полетов, провозная емкость и тарифы, а также поправки к соглашению, могут быть предметом отдельных и специальных консультаций, касающихся целей, сроков и методов (например, обмен документами).</i></p> <p><i>Положение о консультациях основывается на относительно стандартизированной формуле, несмотря на ряд различных подходов к формулировкам, касающимся целей консультаций, вида консультаций и формы запроса.</i></p> <p><i>При данном подходе процесс консультаций может иметь форму регулярного процесса с возможностью повышения уровня консультаций до правительственного уровня.</i></p>

Статья 33 Консультации	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">Промежуточный подход и полная либерализация</p> <p>1. Каждая Сторона может в любое время запросить проведения консультаций относительно толкования, применения, реализации или изменения настоящего Соглашения или относительно выполнения его положений.</p> <p>2. Такие консультации [которые могут проводиться в рамках дискуссий или по переписке] начинаются в течение шестидесяти (60) [30] дней с даты получения другой Стороной [письменной или устной] просьбы, если Стороны не договорятся иначе.</p>	<p><i>При данном подходе процесс консультаций может быть начат по просьбе любой из сторон о рассмотрении конкретного вопроса. В либеральных соглашениях или соглашениях об "открытом небе", где потребность в проведении регулярных консультаций может считаться менее острой, скорее всего, будет использоваться формулировка "время от времени", а не формулировка, предусматривающая запрос.</i></p> <p><i>Формулировка, приводимая в п. 2 в квадратных скобках, используется в более современных соглашениях и учитывает современные методы коммуникации, которые уменьшают потребность во встречах между представителями сторон.</i></p>

Статья 34 Разрешение споров	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">Традиционный подход</p> <p style="text-align: center;">Дипломатические каналы</p> <p>[См. в качестве альтернативы два подхода в разделе "Арбитраж" ниже]</p> <p>1. При возникновении любого спора между Сторонами по поводу толкования или применения настоящего Соглашения [за исключением споров, возникающих по Статье_ (Добросовестная конкуренция), Статье_ (Безопасность полетов), Статье_ (Тарифы/ценообразование)] Стороны прежде всего стремятся разрешить его путем консультаций и переговоров.</p> <p>2. Если Сторонам не удастся прийти к соглашению путем переговоров, спор разрешается по дипломатическим каналам.</p>	<p><i>На двустороннем уровне первым и наиболее успешным шагом во всех подходах к разрешению споров является проведение консультаций и/или переговоров. Если в результате процесса консультаций стороны не могут прийти к соглашению или разрешить спор, они могут воспользоваться тремя вариантами, которые включают урегулирование спора по дипломатическим каналам, посредством арбитражного разбирательства и путем посредничества (промежуточный этап между консультациями и арбитражем). Эти три варианта связывают процесс урегулирования споров с двусторонним соглашением. (Однако для рассмотрения ситуаций, конкретно не предусмотренных соглашением, часто используется общее положение о предоставлении справедливых и равных возможностей для конкуренции).</i></p> <p><i>В данном положении учитывается факультативная формулировка о возможности проведения отдельных консультаций в отношении статьи о добросовестной конкуренции или в отношении статьи о безопасности полетов.</i></p> <p><i>Данный подход основывается на использовании дипломатических каналов в случае невозможности урегулирования спора в процессе консультаций. Следует признать, что вынесение спора на более высокий правительственный уровень связано с риском принятия решения по основаниям, не имеющим отношения к воздушному транспорту.</i></p>

Статья 34 Разрешение споров	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">Арбитраж</p> <p>[См. в качестве альтернативы раздел "Дипломатические каналы" выше или второй подход в разделе "Арбитраж" ниже]</p> <p>1. При возникновении любого спора между Сторонами по поводу толкования или применения настоящего Соглашения [за исключением споров, возникающих по Статье_ (Добросовестная конкуренция), Статье_ (Безопасность полетов), Статье__ (Тарифы/ценообразование)] Стороны прежде всего стремятся разрешить его путем консультаций и переговоров.</p> <p>2. Если Сторонам не удастся прийти к соглашению путем переговоров, спор по просьбе любой Стороны может быть передан в арбитраж в соответствии с нижеуказанными процедурами.</p> <p>3. Арбитраж осуществляется третейским судом в составе трех арбитров; каждая Сторона назначает одного арбитра, а два назначенных таким образом арбитра определяют третьего, при условии, что такой третий арбитр не будет являться гражданином ни одной из Сторон. Каждая Сторона назначает арбитра в течение шестидесяти (60) дней с даты получения любой Стороной от другой Стороны дипломатической ноты с просьбой о проведении арбитражного разбирательства спора, и третий арбитр определяется в течение дополнительных шестидесяти (60) дней. Если любая из Сторон не назначает своего арбитра в течение шестидесяти (60) дней или если третий арбитр не определен в течение указанного срока, любая Сторона может просить Президента Совета ИКАО назначить арбитра или арбитров. Если Президент имеет гражданство одной из Сторон, самый старший из вице-президентов, не признаваемый неспособным на данном основании, производит назначение.</p> <p>4. Третейский суд устанавливает собственную процедуру.</p> <p style="text-align: center;">[Пункт 5, вариант 1 из 2]</p> <p>5. Каждая Сторона [в той степени, в какой это совместимо с ее внутренним законодательством] полностью выполняет любое решение или постановление третейского суда.</p> <p style="text-align: center;">[Пункт 5, вариант 2 из 2]</p> <p>5. Решение третейского суда является обязательным для Сторон.</p> <p style="text-align: center;">[Пункт 6, вариант 1 из 2]</p> <p>6. Расходы третейского суда делятся поровну между Сторонами.</p> <p style="text-align: center;">[Пункт 6, вариант 2 из 2]</p> <p>6. Каждая Сторона несет расходы, связанные с использованием назначенного ею арбитра. Прочие расходы третейского суда делятся Сторонами поровну, включая</p>	<p><i>Если в процессе консультаций стороны не могут прийти к соглашению или разрешить спор, то при данном подходе спор разрешается посредством арбитража. Арбитражный процесс в рамках двусторонних соглашений о воздушном сообщении на практике применяется редко, что частично объясняется тем, что он требует значительных затрат и длительного времени, а также тем, что большинство споров разрешается на стадии переговоров.</i></p> <p><i>Арбитражный процесс предусматривает создание третейского суда в составе трех арбитров.</i></p> <p><i>Данный вариант позволяет трибуналу устанавливать свои процедуры.</i></p> <p><i>Имеется несколько возможных подходов к исполнению решения суда. Третейский суд может проводить переговоры по решаемым вопросам, получать письменные или устные свидетельские показания от обеих сторон, устанавливать сроки вынесения решения и давать его толкование; третейский суд принимает решения большинством голосом.</i></p> <p><i>Имеется ряд вариантов деления расходов. Например, обе стороны могут поровну разделить расходы третейского суда, либо каждая сторона может взять на себя расходы на назначаемого им арбитра и поделить между собой прочие расходы третейского суда.</i></p>

<p align="center">Статья 34 Разрешение споров</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>расходы, понесенные Президентом Совета ИКАО при осуществлении процедур, указанных в пункте 3 настоящей Статьи.</p> <p>7. Если и до тех пор, пока любая из Сторон не выполнит какое-либо решение, вынесенное согласно пункту 3, другая Сторона может ограничить, приостановить или аннулировать любые права или привилегии, предоставленные ею в силу настоящего Соглашения Стороне, не выполнившей решение, или назначенному авиапредприятию или авиапредприятиям, не выполнившим решение.</p> <p>[См. в качестве альтернативы раздел "Дипломатические каналы" или первый подход в разделе "Арбитраж" выше]</p> <p>1. При возникновении любого спора между Сторонами по поводу толкования или применения настоящего Соглашения [за исключением споров, возникающих по Статье (Добросовестная конкуренция), Статье (Безопасность полетов), Статье (Тарифы/ценообразование)] Стороны прежде всего стремятся разрешить его путем консультаций и переговоров.</p> <p>2. Если Сторонам не удастся урегулировать разногласия посредством консультаций, спор может по требованию любой из Сторон быть передан в арбитраж в соответствии с нижеуказанными процедурами.</p> <p>3. Арбитраж осуществляется третейским судом в составе трех арбитров; каждая Сторона назначает одного арбитра, а два назначенных таким образом арбитра определяют третьего, при условии, что такой третий арбитр не будет являться гражданином ни одной из Сторон. Каждая Сторона назначает арбитра в течение шестидесяти (60) дней с даты получения любой Стороной от другой Стороны дипломатической ноты с просьбой о проведении арбитражного разбирательства спора, и третий арбитр определяется в течение дополнительных шестидесяти (60) дней. Если любая из Сторон не назначает своего арбитра в течение шестидесяти (60) дней или если третий арбитр не определен в течение указанного срока, любая Сторона может просить Президента Совета ИКАО назначить арбитра или арбитров. Если Президент имеет гражданство одной из Сторон, самый старший из вице-президентов, не признаваемый неспособным на данном основании, производит назначение.</p> <p>4. За исключением случаев, когда согласовано иное, третейский суд определяет пределы своей юрисдикции в соответствии с настоящим Соглашением и устанавливает свою процедуру. По указанию третейского суда или по просьбе любой из Сторон не позднее чем через пятнадцать (15) дней после полного учреждения третейского суда проводится совещание для определения конкретных вопросов, передаваемых на разрешение третейского суда, и конкретных процедур, подлежащих соблюдению.</p>	<p><i>Если в результате процесса консультаций сторонам не удастся прийти к соглашению и урегулировать спор, то в соответствии с данным подходом спор разрешается посредством арбитража. Арбитражный процесс в рамках двусторонних соглашений о воздушном сообщении на практике применяется редко, что частично объясняется тем, что он требует значительных затрат и длительного времени, а также тем, что большинство споров разрешается на этапе переговоров.</i></p> <p><i>Арбитражный процесс предусматривает учреждение третейского суда в составе трех арбитров.</i></p> <p><i>Данный вариант позволяет третейскому суду устанавливать свои процедуры, включая процесс назначения арбитров, с определением сроков, подлежащих соблюдению.</i></p>

<p align="center">Статья 34 Разрешение споров</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>5. За исключением случаев, когда иное согласовано Сторонами или предписано третейским судом, каждая Сторона представляет меморандум в течение сорока пяти (45) дней с момента полного учреждения третейского суда. Ответы на меморандум должны быть представлены через шестьдесят (60) дней после его представления. Третейский суд проводит слушание по просьбе любой Стороны или по собственному усмотрению в течение пятнадцати (15) дней по истечении контрольного срока представления ответов.</p> <p>6. Третейский суд стремится вынести письменное решение в течение тридцати (30) дней по завершении слушания или, если слушание не проводится, с даты представления обоих ответов. Решение, принятое большинством в третейском суде, имеет преимущественную силу.</p> <p>7. Стороны могут обратиться с просьбой о разъяснении решения в течение пятнадцати (15) дней после его вынесения, и любое разъяснение дается в течение пятнадцати (15) дней со дня представления такой просьбы.</p> <p>[См. в качестве альтернативы раздел "Дипломатические каналы" или первый подход в разделе "Арбитраж" выше]</p> <p align="center">[Пункт 8, вариант 1 из 2]</p> <p>8. Каждая Сторона [в той степени, в какой это совместимо с его внутренним законодательством] полностью выполняет любое решение или постановление третейского суда.</p> <p align="center">[Пункт 8, вариант 2 из 2]</p> <p>8. Решение третейского суда является обязательным для Сторон.</p> <p align="center">[Пункт 9, вариант 1 из 2]</p> <p>9. Расходы третейского суда делятся поровну между Сторонами.</p> <p align="center">[Пункт 9, вариант 2 из 2]</p> <p>9. Каждая Сторона несет расходы, связанные с использованием назначенного ею арбитра. Прочие расходы третейского суда делятся Сторонами поровну, включая расходы, понесенные Президентом Совета ИКАО при осуществлении процедур, указанных в пункте 4 настоящей Статьи.</p> <p>10. Если и до тех пор, пока любая из Сторон не выполнит какое-либо решение, вынесенное согласно пункту 3, другая Сторона может ограничить, приостановить или аннулировать любые права или привилегии, предоставленные ею в силу настоящего Соглашения Стороне, не выполнившей решение, или назначенному авиапредприятию или авиапредприятиям, не выполнившим решение.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <p align="center">Промежуточный подход и полная либерализация</p> </div>	<p align="center"><i>Этот разработанный ИКАО вариант направлен на разрешение возникающих в условиях либерализации коммерческих споров, касающихся, в частности, ценообразования, предоставления емкости и прочих аспектов конкуренции. Он может применяться также для регулирования разногласий, выходящих за рамки споров по</i></p>

Статья 34 Разрешение споров	Пояснительные примечания
<p>1. При возникновении любого спора между Сторонами по поводу толкования или применения настоящего Соглашения [за исключением споров, возникающих по Статье _ (Добросовестная конкуренция), Статье _ (Безопасность полетов), Статье __ (Тарифы/ценообразование)] Стороны прежде всего стремятся разрешить его путем консультаций и переговоров.</p> <p>2. Любой спор, который не может быть разрешен путем консультаций, по требованию любой из Сторон в Соглашении может быть представлен на рассмотрение посредника или группы экспертов по разрешению споров. Такой посредник или такая группа экспертов могут использоваться для целей посредничества, определения существа спора или представления рекомендаций относительно средства защиты права или разрешения спора.</p> <p>3. Стороны заранее согласовывают круг полномочий посредника или группы экспертов, руководящие принципы или критерии и условия обращения к посреднику или к группе экспертов. При необходимости они также рассматривают вопрос оказания временной помощи и возможность участия любой Стороны, которая может иметь непосредственное отношение к спору, учитывая цель и потребность в наличии несложного, гибкого и быстрого процесса.</p> <p>4. Посредник или члены группы экспертов могут быть назначены из списка 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 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.</p> <p>5. Посредничество совершается в течение шестидесяти (60) дней с момента найма посредника или группы экспертов, 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.</p>	<p><i>практике недобросовестной конкуренции, в частности, для разрешения споров относительно доступа на рынок в условиях ослабления нормативного контроля. Данный механизм шире по сфере применения и может охватывать вопросы, не включенные в двустороннее соглашение. Он предназначен не заменять официальный арбитражный процесс, а быть средством относительно простого, быстрого и эффективного с точки зрения затрат разрешения споров.</i></p> <p><i>Нормальный процесс консультаций может разрешать такие споры, но может также иметь своим последствием продолжение применения методов недобросовестной конкуренции в ущерб коммерческим интересам одного или нескольких авиапредприятий. Поэтому вышеизложенная процедура, которая является менее официальной и требует меньшего времени, чем арбитраж, призвана с помощью группы экспертов добиваться разрешения споров посредством примирения, определения фактов или принятия решений с использованием услуг эксперта или экспертов в предмете спора. Ее основная цель состоит в том, чтобы позволить сторонам как можно скорее восстановить атмосферу здоровой конкуренции на авиационном рынке.</i></p> <p><i>Соглашения об "открытом небе" также предусматривают подобные меры для передачи споров "для разрешения определенному лицу или органу".</i></p> <p><i>Механизм требует от сторон достижения заблаговременной договоренности по таким вопросам, как цель группы экспертов, ее круг полномочий и процедура, а также по вопросу о том, разрешается ли группе экспертов оказывать подателю жалобы какую-либо временную помощь в виде запрета. Такая помощь может иметь форму, например, временного "замораживания" или возврата к ранее существовавшему положению.</i></p> <p><i>Механизм предусматривает два важных срока, а именно 15 дней для отбора лиц в группу экспертов и 60 дней для вынесения решения или определения. Таким образом, упор делается на сведение до минимума юридических формальностей и процедурных сроков, но с предоставлением группе экспертов достаточного времени для вынесения решения или определения.</i></p>

Статья 34 Разрешение споров	Пояснительные примечания
<p>6. Стороны добросовестно сотрудничают, чтобы содействовать посредничеству и выполнить любое решение или определение посредника или группы экспертов, если у них нет иной договоренности. Если Стороны заранее договариваются просить только определения фактов, они используют эти факты для разрешения спора.</p> <p>7. Издержки, связанные с использованием данного механизма, оцениваются при его основании и распределяются поровну, но с возможностью их перераспределения согласно окончательному решению.</p> <p>8. Данный механизм применяется без ущерба для продолжения использования процесса консультаций или последующего использования арбитража в соответствии со Статьей ____, или прекращения действия Соглашения в соответствии со Статьей ____.</p> <p>9. Если Сторонам не удастся урегулировать разногласия с помощью посредника, спор по просьбе любой из Сторон может быть передан в арбитраж в соответствии с нижеуказанными процедурами.</p>	<p><i>Применение данного механизма не препятствует осуществлению арбитражного процесса, если такой процесс также предусматривается в соглашении и если механизм не позволяет разрешить спор убедительно для одной или более сторон. Вместе с тем, если стороны возьмут на себя обязательство придерживаться этой дополнительной процедуры для разрешения некоторых коммерческих и безотлагательных споров, то можно предполагать, что необходимость в последующем использовании арбитража отпадет.</i></p> <p><i>Арбитражные процедуры аналогичны процедурам, изложенным в рамках традиционного текста.</i></p>

Статья 35 Поправки	Пояснительные примечания
<p>1. Каждая Сторона может в любое время обратиться с просьбой о проведении консультаций с другой Стороной с целью внесения поправки в настоящее Соглашение [или приложение к нему] [или таблицу маршрутов]. Такие консультации начинаются в течение шестидесяти (60) дней с даты получения такой просьбы. [Такие консультации могут проводиться посредством дискуссий или по переписке].</p> <p>2. Любая поправка вступает в силу после подтверждения путем обмена дипломатическими нотами.</p>	<p><i>Положения о поправках или изменениях, включаемые в соглашение, могут быть весьма разнообразны. Такое разнообразие объясняется разными подходами к соглашениям о воздушном сообщении (будь то договор или соглашение, заключаемое главой исполнительной власти) и неодинаковыми конституционными процедурами, применяемыми при утверждении таких соглашений и поправок к ним. Иногда процесс внесения поправки рассматривается соглашением в контексте положения о консультациях, поскольку согласование поправки может рассматриваться просто как еще один вопрос консультаций.</i></p> <p><i>Этот вариант представляет собой более детальный подход. Он включает упоминание 60-дневного срока начала консультаций; факультативная формулировка в п. 1 позволяет проводить консультации в письменной форме.</i></p> <p><i>Что касается момента вступления в силу поправок, то практика в этом отношении далеко не одинакова, хотя наиболее распространенным подходом является введение поправок в действие по совершении обмена дипломатическими нотами.</i></p>

Статья 35 Поправки	Пояснительные примечания
<p align="center">[Пункт 3, вариант 1 из 2]</p> <p>3. Любая поправка к [приложению] [таблице маршрутов] может быть произведена по письменному соглашению между авиационными властями Сторон и вступает в силу после подтверждения путем обмена дипломатическими нотами.</p> <p align="center">[Пункт 3, вариант 2 из 2]</p> <p>3. Любые поправки к настоящему Соглашению, согласованные Сторонами, вступают в силу после подтверждения путем обмена дипломатическими нотами.</p>	<p align="center"><i>С целью придания большей гибкости процессу внесения поправок в таблицу маршрутов п. 3 допускает возможность проведения консультаций между авиационными властями.</i></p> <p align="center"><i>Данный вариант представляет собой более простой подход. Здесь не рассматривается процедура внесения поправки, а лишь говорится о вступлении в силу любой согласованной поправки. При таком подходе предполагается, что последующая процедура внесения поправки будет процедурой, осуществляемой в рамках общего процесса консультаций, предусмотренного соглашением.</i></p>

Статья 36 Многосторонние соглашения	Пояснительные примечания
<p align="center">[Вариант 1 из 2]</p> <p>Если какое-либо многостороннее соглашение, касающееся воздушного транспорта, вступает в силу в отношении обеих Сторон, в настоящее Соглашение вносится поправка [настоящее Соглашение признается подлежащим изменению] [в той мере, в какой это необходимо] для приведения его в соответствие с положениями данного многостороннего соглашения.</p> <p align="center">[Вариант 2 из 2]</p> <p>Если обе Стороны становятся участниками какого-либо многостороннего соглашения, в котором рассматриваются вопросы, охватываемые настоящим Соглашением, они проводят консультации с целью определить, должно ли быть пересмотрено настоящее Соглашение с учетом многостороннего соглашения.</p>	<p align="center"><i>Это положение о влиянии на двустороннее соглашение любого многостороннего соглашения, которое может вступить в силу для обеих сторон, в течение многих лет включалось во многие двусторонние соглашения в ожидании прогресса в заключении широкого многостороннего соглашения в области воздушного транспорта по обмену коммерческими правами. В отсутствие такого соглашения данное положение, тем не менее, по-прежнему является важным для применения более ограниченных региональных и плурилатеральных соглашений.</i></p> <p align="center"><i>С точки зрения двусторонних отношений имеется по крайней мере два варианта учета того, что стороны двустороннего соглашения могут впоследствии стать участниками какого-либо многостороннего соглашения, касающегося тех же вопросов, которые рассматриваются двусторонним соглашением: либо внесение поправки в двустороннее соглашение для приведения его в соответствие с многосторонним, либо проведение консультаций по вопросу о необходимости таких действий. (С точки зрения многосторонних отношений представляются иные варианты; они рассматриваются в региональном/плурилатеральном ТСВС).</i></p> <p align="center"><i>Текст вне квадратных скобок обязывает стороны вносить поправку в двустороннее соглашение для приведения его в соответствие с многосторонним соглашением, используя обычную процедуру внесения поправок. Текст, приводимый в скобках, устраняет необходимость в обычном процессе внесения поправок, однако ограничивает ("в той мере, в какой это необходимо") степень изменения двустороннего соглашения.</i></p> <p align="center"><i>Данный вариант позволяет сторонам определить по завершении консультаций, следует ли изменять двустороннее соглашение с учетом многостороннего соглашения.</i></p>

Статья 37 Прекращение действия Соглашения	Пояснительные примечания
<p>Каждая Сторона может в любое время направить по дипломатическим каналам другой Стороне письменное уведомление о своем [намерении] [решении] прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление направляется одновременно ИКАО. Настоящее Соглашение прекращает действовать [в полночь (по месту получения уведомления) непосредственно перед наступлением первой годовщины] [через 12 месяцев после] даты получения уведомления другой Стороной, если уведомление не отзывается по согласию до истечения данного срока. [В отсутствие подтверждения получения другой Стороной уведомление считается полученным через четырнадцать (14) дней после получения его ИКАО].</p>	<p><i>Положение о прекращении действия или отмене (именуется также положением о денонсации) является по форме довольно стандартным, однако его формулировка может несколько варьироваться. Основное изменение относится к факультативной формулировке последнего предложения, заключенного в квадратные скобки, касающейся ситуации, когда сторона, получающая уведомление о прекращении действия, не подтверждает получения, и в этом случае получение считается имевшим место через 14 дней после получения уведомления Международной организацией гражданской авиации. Положения о прекращении действия соглашения, как правило, требуют представления уведомления за 12 месяцев до вступления в силу денонсации, хотя в этом отношении может быть согласован и более короткий срок.</i></p>

Статья 38 Регистрация в ИКАО	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">[Вариант 1 из 2]</p> <p>Настоящее Соглашение и любая поправка к нему по подписании регистрируются в Международной организации гражданской авиации [наименование регистрирующей Стороны].</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 2]</p> <p>Настоящее Соглашение и любая поправка к нему по вступлении в силу регистрируются в Международной организации гражданской авиации [наименование регистрирующей Стороны].</p>	<p><i>Статьи 81 и 83 Конвенции обязывают государства регистрировать авиационные соглашения, и данное положение формализует это требование на двустороннем уровне. Однако фактически многие соглашения и поправки не регистрируются, что негативно сказывается на транспарентности всего процесса. Это разработанное ИКАО положение включает требование об указании после подписания (вариант 1) или вступления в силу (вариант 2) стороны, ответственной за регистрацию соглашения, и призвано содействовать лучшему соблюдению требования о регистрации.</i></p>

Статья 39 Вступление в силу	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">[Вариант 1 из 2]</p> <p>Настоящее Соглашение [применяется временно с даты его подписания и] вступает в силу [через тридцать (30) дней после того, как обе Стороны уведомят друг друга по дипломатическим каналам о том, что их конституционные процедуры, необходимые для вступления в силу настоящего Соглашения, выполнены] [с даты совершения обмена дипломатическими нотами между Сторонами].</p>	<p><i>Два основных подхода к формулировке вышеприведенного положения о вступлении в силу предусматривают в первом варианте предполагаемый процесс ратификации, а во втором – простое и незамедлительное вступление в силу по подписании. В первом варианте стороны учитывают длительность конституционных формальностей, позволяя соглашению временно вступить в силу по подписании. Имеется целый ряд формулировок относительно даты вступления в силу по выполнении таких формальностей, и две из них включены в первый вариант. Выбор формулировки</i></p>

Статья 39 Вступление в силу	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 2]</p> <p>Настоящее Соглашение вступает в силу с даты подписания.</p>	<p><i>этого заключительного положения во многом будет зависеть от соответствующих внутренних процедур сторон, необходимых для введения в действие их соглашений о воздушном сообщении.</i></p>

Приложение I Таблица маршрутов	Пояснительные примечания
<p>Раздел 1</p> <p>Авиапредприятия каждой Стороны, назначенные согласно настоящему Приложению, имеют право осуществлять воздушные перевозки между пунктами на следующих маршрутах:</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;">Традиционный подход</div> <p>А. Маршруты, эксплуатируемые назначенным авиапредприятием (или авиапредприятиями) Стороны А:</p> <p>Из (название городов) на территории Стороны А через (название промежуточных пунктов) в (название городов) на территории Стороны В и за ее пределы в (название дальнейших пунктов).</p> <p>В. Маршруты, эксплуатируемые назначенным авиапредприятием (или авиапредприятиями) Стороны В:</p> <p>Из (название городов) на территории Стороны В через (название промежуточных пунктов) в (название городов) на территории Стороны А и за ее пределы в (названия дальнейших пунктов).</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;">Промежуточный подход</div> <p style="text-align: center;">[Вариант 1 из 3]</p> <p>А. Маршруты, эксплуатируемые назначенным авиапредприятием (или авиапредприятиями) Стороны А:</p> <p>Из любого пункта или пунктов на территории Стороны А через (названия промежуточных пунктов) в любой пункт или пункты на территории Стороны В и за ее пределы в (названия дальнейших пунктов).</p> <p>В. Маршруты, эксплуатируемые назначенным авиапредприятием (или авиапредприятиями) Стороны В:</p> <p>Из любого пункта или пунктов на территории Стороны В через (названия промежуточных пунктов) в любой пункт или пункты на территории Стороны А и за ее пределы в (названия дальнейших пунктов).</p>	<p><i>При традиционном подходе воздушная перевозка ограничивается перевозкой в названные города на конкретном маршруте(ах). Данная формула охватывает обмен правами "третьей", "четвертой" и "пятой свобод". Обычно этот подход также прямо запрещает каботаж.</i></p> <p><i>Данный подход расширяет выбор варианта международной воздушной перевозки, позволяя выполнять ее из любого города на территории одной стороны в любой город на территории другой стороны и за ее пределы в любой город в третьей стране. Этот выбор ограничивается включением сообщений только между этими двумя странами ("третья" и "четвертая свободы"). Обычно данный подход также прямо запрещает каботаж.</i></p>

Приложение I Таблица маршрутов	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">Промежуточный подход</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 3]</p> <p>A. Маршруты, эксплуатируемые назначенным авиапредприятием (или авиапредприятиями) Стороны А:</p> <p>1. Из пунктов за пределами территории Стороны А через территорию Стороны А и промежуточные пункты в любой пункт или пункты на территории Стороны В и за ее пределами.</p> <p>2. Для чистогрузовых перевозок – между территорией Стороны В и любым пунктом или пунктами.</p> <p>B. Маршруты, эксплуатируемые назначенным авиапредприятием (или авиапредприятиями) Стороны В:</p> <p>1. Из пунктов за пределами территории Стороны В через территорию Стороны В и промежуточные пункты в любой пункт или пункты на территории Стороны А и за ее пределами.</p> <p>2. Для чистогрузовых перевозок – между территорией Стороны А и любым пунктом или пунктами.</p>	<p><i>Данный подход еще более расширяет коммерческие права, прямо предусматривая "шестую свободу" в отношении перевозки пассажиров, груза и почты, и "седьмую свободу" – в отношении чистогрузовых перевозок. Обычно он также прямо запрещает каботаж.</i></p>
<p style="text-align: center;">Полная либерализация</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 1 из 2]</p> <p>A. Маршруты, эксплуатируемые назначенным авиапредприятием (или авиапредприятиями) Стороны А:</p> <p>Из пунктов на территорию и с территории Стороны В с ограниченным каботажем.</p> <p>B. Маршруты, эксплуатируемые назначенным авиапредприятием (или авиапредприятиями) Стороны В:</p> <p>Из пунктов на территорию и с территории Стороны А с ограниченным каботажем.</p> <p style="text-align: center;">Раздел 2</p> <p>Эксплуатационная гибкость</p> <p>Назначенные авиапредприятия любой Стороны могут по своему усмотрению на любом или всех рейсах:</p>	<p><i>Этот промежуточный вариант добавляет "седьмую свободу" в отношении пассажирских перевозок и ограниченный каботаж, который может иметь две формы: это может быть либо перевозка на внутреннем участке, связанном с международным (несколько лет используется Европейским союзом в рамках перехода к единому европейскому рынку), либо перевозка, при которой два пункта, в которые выполняются международные полеты на территории одной стороны, являются общими конечными пунктами для назначенного авиапредприятия другой стороны (например, когда оба пункта обслуживаются одним и тем же рейсом), и внутренняя перевозка между этими двумя пунктами разрешена.</i></p> <p><i>Полная либерализация открывает все международные, а также внутренние рынки сторон. Воздушные перевозчики Европейского сообщества имеют такой доступ к рынкам в рамках Европейского союза.</i></p> <p><i>Некоторые из этих положений могут относиться только к одному или нескольким подходам.</i></p>

Приложение I Таблица маршрутов	Пояснительные примечания
<p>1. осуществлять полеты в любом одном или обоих направлениях;</p> <p>2. комбинировать различные номера рейсов в рамках одного полета воздушного судна;</p> <p>3. выполнять полеты в промежуточные и дальнейшие пункты на территориях Сторон на маршрутах в любом сочетании и в любом порядке;</p> <p>4. отменять остановки в любом пункте или пунктах;</p> <p>5. передавать загрузку (в том числе при совместном использовании кодов) с одного своего воздушного судна на другое свое воздушное судно в любом пункте на маршрутах;</p> <p>6. выполнять полеты из любого пункта на своей территории в пункты за ее пределами с заменой или без замены воздушного судна или номера рейса и предлагать и рекламировать широкой публике такое сообщение как прямое;</p> <p>без ограничений по направлению или географических ограничений и без потери какого-либо права на выполнение перевозок, разрешаемых в других отношениях согласно настоящему Соглашению, при условии, что (за исключением чистогрузовых перевозок) перевозки выполняются в пункт, расположенный на территории Стороны, назначающей авиа-предприятия.</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 2]</p> <p>1. Назначенные авиапредприятия каждой Стороны имеют право осуществлять воздушные сообщения для перевозки пассажиров, груза и почты как в отдельности, так и в сочетании, через территорию, на территорию, с территории или в пределах территории другой Стороны без ограничений в отношении маршрутов, провозной емкости и частоты.</p> <p>2. Назначенные авиапредприятия каждой Стороны имеют право без ограничений осуществлять коммерческие права при всех перевозках и сочетаниях перевозок.</p>	<p><i>Несмотря на статью __ (Смена емкости) настоящего соглашения авиапредприятиям разрешается передавать загрузку с одних воздушных судов, выполняющих полеты на условиях совместного использования кодов, на другие без каких-либо ограничений.</i></p> <p><i>Вариант 2 предусматривает полную либерализацию, включая каботаж.</i></p>

Приложение II Нерегулярные/чартерные перевозки	Пояснительные примечания
	<p><i>Положение о нерегулярных перевозках может излагаться в соглашении различными способами и в разных контекстах. По существу его можно считать вопросом предоставления прав или вопросом, требующим особого внимания с точки зрения регулирования. Оно может быть включено в текст самого соглашения или в приложение.</i></p> <p><i>Более простой и прямой подход к предоставлению прав на выполнение нерегулярных перевозок заключается в простом указании в статье, касающейся предоставления прав, на "международные воздушные сообщения", а не на "регулярные воздушные сообщения". Таким образом, все положения соглашения будут применимы как к регулярным, так и к нерегулярным сообщениям.</i></p>

<p align="center">Приложение II Нерегулярные/чартерные перевозки</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p align="center" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Традиционный подход</p> <p>1. Положения настоящего Соглашения, за исключением положений, касающихся коммерческих прав, провозной емкости и тарифов, применимы также к нерегулярным полетам, выполняемым авиаперевозчиком одной Стороны на территорию или с территории другой Стороны, и к авиаперевозчику, выполняющему такие полеты.</p> <p align="center">[Пункт 2, вариант 1 из 2]</p> <p>2. Положения пункта 1 настоящей Статьи не затрагивают национальные законы и правила, регулирующие порядок выдачи разрешений на выполнение нерегулярных перевозок или поведение авиаперевозчиков или других сторон, участвующих в организации таких перевозок.</p>	<p><i>Данный подход может использоваться в тех случаях, когда стороны предвидят возможность выполнения нерегулярных перевозок, стремятся определить различные административные положения и положения, касающиеся коммерческих возможностей, которые будут применяться к таким перевозкам, однако не желают занимать какую-либо позицию по вопросу о предоставлении разрешений в соответствии с их национальными законами и правилами. Из этого положения ясно, что положения основного соглашения, кроме тех, которые рассчитаны на регулярные воздушные сообщения, будут применяться к нерегулярным воздушным сообщениям. В качестве альтернативы в настоящем положении можно перечислить статью основного соглашения, которые будут применяться к нерегулярным воздушным сообщениям, например "Сборы с пользователей", "Таможенные пошлины", "Безопасность полетов", "Авиационная безопасность" и т. д.</i></p> <p><i>Данное положение позволяет национальным законам и правилам каждой стороны устанавливать, какие регулярные воздушные сообщения будут разрешаться и на каких условиях.</i></p>
<p align="center" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Традиционный подход</p> <p align="center">[Пункт 2, вариант 2 из 2]</p> <p>2. Каждая Сторона благожелательно рассматривает заявки на выполнение [нерегулярных полетов] [чартерных рейсов] между территориями Сторон для перевозки пассажиров и грузов в соответствии со своими применимыми законами и правилами.</p>	<p><i>Требование о "благожелательном рассмотрении" не является предоставлением доступа к рынку, но подразумевает позитивное отношение к нерегулярным перевозкам в целом и к чартерным рейсам в частности. Данное положение также отражает тот факт, что нормативный режим, определяющий порядок выдачи разрешений на такие перевозки, обычно является односторонним, поскольку государство или государства пункта назначения при рассмотрении любой заявки применяют свои национальные правила.</i></p>
<p align="center" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Промежуточный подход</p> <p align="center">[Вариант 1 из 3]</p> <p>1. Каждая Сторона дает разрешение на выполнение нерегулярных пассажирских рейсов между пунктами, в которых не существует установленных регулярных воздушных сообщений. В тех случаях, когда такие сообщения существуют, разрешение выдается при условии, что выполнение предлагаемых нерегулярных полетов не ставит под угрозу экономическую стабильность существующих регулярных сообщений.</p> <p>2. При обращении за разрешением на выполнение серии нерегулярных пассажирских рейсов они должны соответствовать определению "инклюзив тур" и должны выполняться "туда и обратно" с заранее установленными вылетами и возвращениями.</p>	<p><i>Данный подход не оказывает негативного влияния на регулярные сообщения.</i></p> <p><i>В прошлом многие государства заботились о том, чтобы нерегулярные пассажирские перевозки не оказывали негативного воздействия на регулярные сообщения, и по данному вопросу был разработан целый ряд принципов и механизмов (см. Дос 9587). В этом тексте рассматриваются три таких механизма: 1) предоставление разрешений на выполнение нерегулярных пассажирских перевозок между пунктами, в которые не выполняются регулярные перевозки (обычно именуются "внемаршрутные чартеры"); 2) отказ в выдаче разрешения на выполнение нерегулярных пассажирских перевозок, которые негативно сказываются на регулярных сообщениях; и 3) предоставление разрешения на выполнение таких видов нерегулярных пассажирских перевозок (в данном случае это</i></p>

Приложение II Нерегулярные/чартерные перевозки	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 3]</p> <p>1. Авиапредприятия каждой Стороны, назначенные в соответствии с настоящим Соглашением для осуществления полетов согласно данному приложению, имеют право выполнять нерегулярные международные воздушные перевозки по указанным маршрутам в соответствии с правами, предоставленными в отношении регулярных сообщений настоящим Соглашением.</p> <p>2. Каждая Сторона благожелательно рассматривает заявки авиапредприятий другой Стороны на выполнение перевозок, не охватываемых настоящим приложением, руководствуясь принципами международной вежливости и взаимности.</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 3 из 3]</p> <p>1. [Назначенные] авиапредприятия одной Стороны имеют право [в соответствии с условиями их назначения и таблицы маршрутов, приводимой в приложении _ ,] выполнять нерегулярные международные воздушные перевозки в любой пункт или пункты и из любого пункта или пунктов на территории другой Стороны либо напрямую, либо со стоповерами на маршруте для перевозки в одном направлении или "туда и обратно" любой загрузки в пункт или пункты или из пункта или пунктов на территории Стороны, назначившей авиапредприятие. Разрешается также выполнение чартерных рейсов, имеющих несколько пунктов назначения. Кроме того, [назначенные] авиапредприятия одной Стороны могут выполнять чартерные рейсы с загрузкой, берущей начало на территории другой Стороны или следующей на эту территорию.</p> <p>2. Каждое [назначенное] авиапредприятие, выполняющее воздушные перевозки на основании настоящего положения, соблюдает такие законы, правила и нормы Стороны, на территории которой начинается перевозка, будь то перевозка в одном направлении или "туда и обратно", какие эта Сторона применяет в данный момент или будет применять в будущем к таким перевозкам.</p>	<p><i>чартерные рейсы "инклюзив тур", включающие помимо воздушной перевозки пакет таких наземных услуг, как размещение в гостинице, наземная перевозка и т.д.), которые считаются не угрожающими экономической жизнеспособности регулярных сообщений.</i></p> <p><i>Этот промежуточный подход открывает маршруты, предусмотренные в соглашении, для осуществления нерегулярных сообщений на тех же условиях (например, смена емкости), на которых осуществляются регулярные сообщения, а внемаршрутные нерегулярные сообщения при этом утверждаются/отклоняются на основе принципов международной вежливости и взаимности. В зависимости от предоставления права на осуществление регулярных сообщений это положение, как правило, дает возможность выполнять как пассажирские, так и грузовые нерегулярные перевозки.</i></p> <p><i>Использование формулы "международная вежливость и взаимность" обеспечивает выполнение внемаршрутных чартерных рейсов на территории стороны с наиболее ограниченными условиями в отношении таких рейсов.</i></p> <p><i>При этом подходе, несмотря на то что нормативный режим, определяющий порядок выполнения нерегулярных перевозок, и в частности чартерных, обычно является режимом государства пункта назначения, стороны в некоторых соглашениях могут оговорить, что правила страны начала перевозки будут применяться. Это упростит выполнение таких перевозок. Следовательно, это пример порядка, который может использоваться в либеральном соглашении, несмотря на то, что он требует соблюдения определенных правил.</i></p> <p><i>В п. 1 говорится о широком доступе к рынку для выполнения этих перевозок, а в п. 2 – о применении правил страны начала перевозки.</i></p> <p><i>Текст с фразой в квадратных скобках используется в тех случаях, когда в таблице маршрутов приложения __ города не указываются и когда стороны назначают авиапредприятия для осуществления нерегулярных сообщений. При использовании текста без фразы в квадратных скобках все авиапредприятия каждой стороны (независимо от того, назначены ли они и для осуществления регулярных сообщений) будут иметь разрешение от другой стороны на осуществление нерегулярных сообщений, о которых идет речь в первом пункте.</i></p>

<p align="center">Приложение II Нерегулярные/чартерные перевозки</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<div data-bbox="199 300 755 342" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 20px;"> <p align="center">Полная либерализация</p> </div> <p>Раздел 1</p> <p>Авиапредприятия каждой Стороны, назначенные согласно настоящему приложению, имеют право в соответствии с условиями их назначения осуществлять международные чартерные перевозки пассажиров (и их сопровождаемого багажа) и/или грузов (включая, но не ограничиваясь этим, грузо-экспедиторские, составные и смешанные (пассажирские/грузовые) чартерные рейсы):</p> <p>между любым пунктом или пунктами на территории Стороны, назначившей авиапредприятие, и любым пунктом или пунктами на территории другой Стороны;</p> <p>между любым пунктом или пунктами на территории другой Стороны и любым пунктом или пунктами в третьей стране или странах при условии, что такие перевозки, за исключением грузовых чартерных рейсов, являются частью постоянных перевозок с заменой или без замены воздушного судна, которые включают в себя полеты в государство своей регистрации с целью выполнения местной перевозки между территорией государства регистрации и территорией другой Стороны.</p> <p>При осуществлении воздушных сообщений, охватываемых настоящим приложением, авиапредприятия каждой Стороны также имеют право: 1) совершать промежуточные остановки в любых пунктах в пределах или за пределами территории любой Стороны; 2) выполнять транзитные перевозки через территорию другой Стороны; 3) объединять на одном и том же воздушном судне загрузку, берущую начало на территории одной Стороны, загрузку, берущую начало на территории другой Стороны, и загрузку, берущую начало в третьих странах, и 4) выполнять международную воздушную перевозку без каких-либо ограничений относительно замены в любом пункте на маршруте типа или количества эксплуатируемых воздушных судов при условии, что (за исключением грузовых чартерных рейсов) в отношении вылетающих воздушных судов перевозка далее такого пункта является продолжением перевозки с территории Стороны, назначившей авиапредприятие, а в отношении прибывающих воздушных судов перевозка на территорию Стороны, назначившей авиапредприятие, является продолжением перевозки из-за пределов территории, на которой находится такой пункт.</p> <p>Каждая Сторона благожелательно рассматривает заявки авиапредприятий другой Стороны на выполнение перевозок, не охватываемых настоящим приложением, руководствуясь принципами международной вежливости и взаимности.</p>	<p><i>Подход, основанный на полной либерализации, является вариантом, подходящим для государств, желающих осуществить либерализацию нерегулярных сообщений при сохранении регулирования в отношении регулярных. Такой подход может быть отражен в либеральных соглашениях или соглашениях об "открытом небе". Его условия минимальны.</i></p> <p><i>Нерегулярные сообщения приравниваются к регулярным в смысле прав и доступа к рынку и без необходимости соблюдения национальных правил стороны назначения, однако в первом пункте право на такие перевозки предоставляется только назначенным авиапредприятиям каждой стороны. Здесь также содержится положение о благожелательном рассмотрении заявок на выполнение нерегулярных перевозок, которые не охватываются правами, предоставляемыми согласно первому пункту, в частности перевозок авиапредприятиями, не назначенными для осуществления регулярных сообщений или пассажирских перевозок "седьмой свободы".</i></p> <p><i>Основным отличием между предыдущим промежуточным подходом и полной либерализацией является возможность выбора либо правил выполнения чартерных перевозок своей страны, либо правил другой стороны, касающихся осуществления нерегулярных сообщений.</i></p>

Приложение II Нерегулярные/чартерные перевозки	Пояснительные примечания
<p>Раздел 2</p> <p>Любое авиапредприятие, назначенное любой Стороной, выполняющее международные чартерные воздушные перевозки, начинающиеся на территории любой Стороны, будь то перевозка в одном направлении или "туда и обратно", может по своему усмотрению соблюдать законы, правила и нормы, касающиеся чартерных перевозок, либо государства своей регистрации, либо другой Стороны. Если какая-либо Сторона применяет иные нормы, правила, условия или ограничения в отношении одного или нескольких своих авиапредприятий или в отношении авиапредприятий других стран, каждое назначенное авиапредприятие подчиняется наименее ограничительным из таких требований.</p> <p>Однако ничто в вышеуказанном пункте не ограничивает прав любой Стороны требовать от авиапредприятий, назначенных согласно настоящему приложению любой Стороной, выполнять требования, касающиеся охраны имущества пассажиров и защиты прав пассажиров, связанных с аннулированиями и компенсациями.</p> <p>Раздел 3</p> <p>За исключением правил защиты потребителей, упомянутых в предыдущем пункте, ни одна Сторона не требует от авиапредприятия, назначенного согласно настоящему приложению другой Стороной, предъявлять в связи с перевозкой с территории этой другой Стороны или третьей страны в одном направлении или "туда и обратно" иных документов, кроме декларации о соблюдении применимых законов, правил и норм, упомянутых в разделе 2 настоящего приложения, или об освобождении от действия таких законов, правил или норм, предоставленном соответствующими авиационными властями.</p>	

Приложение III Грузовые перевозки	Пояснительные примечания
	<p><i>В некоторых соглашениях не содержится никаких конкретных положений о чистогрузовых перевозках, поскольку право выполнения таких перевозок обычно подразумевается в положениях о предоставлении прав, где стороны, как правило, дают своим назначенным авиапредприятиям право на перевозки пассажиров, груза и почты при осуществлении согласованных регулярных международных воздушных сообщений. Однако некоторые соглашения более конкретны, и в них делается ссылка на "перевозки пассажиров, груза и почты в любом сочетании". В таблице маршрутов соглашения могут быть указаны конкретные маршруты, включая согласованные ограничения или варианты, для выполнения чистогрузовых перевозок, либо такими маршрутами могут быть маршруты, предоставленные в обмен на права в отношении регулярных пассажирских перевозок.</i></p>

Приложение III Грузовые перевозки	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">Промежуточный подход</p> <p>1. Каждое назначенное авиапредприятие, занятое в международных грузовых воздушных перевозках:</p> <p>a) получает недискриминационный режим в отношении доступа к средствам и службам для таможенной очистки, обработки, хранения груза и упрощения формальностей;</p> <p>b) на основании местных законов и правил может использовать и/или непосредственно эксплуатировать другие виды транспорта;</p> <p>c) может использовать арендованные воздушные суда при условии, что данная эксплуатация соответствует стандартам по безопасности полетов и авиационной безопасности, которые распространяются на другие воздушные суда назначенных авиапредприятий;</p> <p>d) может заключать соглашения о совместной деятельности с другими авиаперевозчиками, включая, но не ограничиваясь этим, совместное использование кодов, блокирование мест и выполнение перевозок типа "интерлайн";</p> <p>e) может устанавливать собственные грузовые тарифы, которые не требуется представлять на утверждение авиационным властям ни одной из Сторон.</p> <p>2. В дополнение к правам, указанным в пункте 1 выше, каждое назначенное авиапредприятие, занятое в чистогрузовых регулярных и нерегулярных перевозках, может осуществлять такие перевозки на территорию и с территории каждой Стороны без ограничений относительно частоты полетов, провозной емкости, маршрутов, типа воздушного судна и пунктов отправления или назначения груза.</p> <p style="text-align: center;">Полная либерализация</p>	<p><i>Цель настоящего пункта заключается в достижении справедливого баланса с точки зрения конкуренции между всеми авиаперевозчиками, занятыми в международных грузовых воздушных перевозках. Если в основной части соглашения содержится положение, которое также приводится в приложении (например, об аренде), такое положение следует исключить из приложения.</i></p> <p><i>Настоящий пункт предоставляет третью из семи "свобод воздуха" только в отношении чистогрузовых перевозок, выполняемых на регулярной и нерегулярной основе. Первые две "свободы" – право пролета и право выполнения технических посадок – не включены, поскольку они обычно предусматриваются в основном соглашении. Эксплуатационная гибкость описывается в общих выражениях и включает те элементы, которые обычно считаются важными для выполнения чистогрузовых перевозок.</i></p> <p><i>Приложение о грузовых перевозках вряд ли будет использоваться в соглашениях, предусматривающих полную либерализацию, и в современных соглашениях об "открытом небе", где положения о правах и эксплуатационной гибкости, указанные в настоящем приложении, содержатся в основном соглашении.</i></p>

Приложение IV Меры переходного характера	Пояснительные примечания
	<p><i>Это рекомендуемое ИКАО приложение касается вопросов участия, а также стабильности при осуществлении либерализации. Составленное с учетом существующей практики и применяемых подходов это приложение охватывает как меры участия, так и преференциальные меры. Оно состоит из одного или нескольких из трех типов положений. Если эти положения будут в одинаковой мере применяться к каждой стороне, они могут считаться мерами участия. В противном случае они будут рассматриваться как преференциальные меры.</i></p>

<p align="center">Приложение IV Меры переходного характера</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>Нижеуказанные меры переходного характера теряют силу (дата) или по наступлении такой более ранней даты, какая будет согласована Сторонами.</p> <p>1. Незирая на положения Статьи ____ (или приложения ____), назначенное авиапредприятие (или авиапредприятия) Стороны А (или каждой Стороны) может (должно) ...</p> <p>2. Незирая на положения Статьи ____ (или приложения ____), назначенное авиапредприятие (или авиапредприятия) Стороны А (или каждой Стороны) может (должно) ... как указано ниже:</p> <p>a) с (дата) по (дата) ...;</p> <p>b) с (дата) по (дата) ...</p> <p>3. Незирая на положения Статьи ____ (или приложения ____), нижеуказанные положения регулируют ...</p>	<p><i>При введении в действие этих трех положений данного приложения три нижеуказанных пункта пояснительных примечаний могут быть сделаны частью приложения.</i></p> <p><i>Первое положение может использоваться, когда конкретная статья (или приложение) не сразу вступает в силу, а применяется в ограниченном объеме в течение переходного периода. Например, стороны соглашаются, что незирая на приложение с таблицей маршрутов, дающее каждой стороне неограниченные права "пятой свободы", авиапредприятию(ям) одной стороны (развитого государства) не разрешается осуществлять такие коммерческие права на маршрутах между другой стороной (развивающимся государством) и третьим государством до наступления оговоренной даты.</i></p> <p><i>Второе положение сходно с первым, но содержит указание поэтапных периодов. Например, стороны могут согласиться, что несмотря на статью, допускающую неограниченное совместное использование кодов, авиапредприятиям каждой стороны разрешается увеличивать перевозки (частоту) на условиях совместного использования кодов в третью страну только постепенно в течение указанных периодов.</i></p> <p><i>Третье положение может использоваться, когда какая-либо статья (или приложение) не сразу вступает в силу и в течение переходного периода применяется иная схема. Например, стороны могут согласиться, что несмотря на статью о тарифах, предусматривающую режим двойного отклонения, порядок установления цен до наступления конкретной даты будет регулироваться режимом страны начала перевозки.</i></p> <p><i>Ниже приводится примерный перечень вопросов, которые могут охватываться государствами в рамках мер переходного характера, предусмотренных в приложении: количество назначаемых авиапредприятий, критерии владения и контроля, провозная емкость и частота, маршрутные и коммерческие права, совместное использование кодов, чартерные перевозки, смешанные перевозки, тарифы, распределение "окон" и вопросы "деловой практики", в частности вопросы наземного обслуживания. Текст этого приложения служит основой для согласования сторонами условий и точных формулировок. Документ Дос 9587 содержит материал о возможных мерах участия и преференциальных мерах.</i></p>

<p align="center">Приложение V Маршруты, необходимые для осуществления жизненно важных перевозок и развития туризма</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
	<p><i>Применение механизма регулирования в отношении маршрутов, необходимых для осуществления жизненно важных перевозок и развития туризма (ESTDR), предполагает существование либерализованного международного рынка или процесс перехода к такому рынку. В исключительных случаях данный механизм может применяться к нелиберализованным маршрутам с потенциальными возможностями для развития туризма, поскольку соглашение о воздушном сообщении традиционного типа уже косвенно содействует выполнению полетов по таким маршрутам, ограничивая масштабы конкуренции.</i></p>

<p align="center">Приложение V Маршруты, необходимые для осуществления жизненно важных перевозок и развития туризма</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>1. Любая Сторона, проконсультировавшись с другой Стороной (или получив согласие другой Стороны) и проинформировав авиапредприятие или авиапредприятия, выполняющие полеты по маршрутам, может указать маршрут, необходимый для осуществления жизненно важных перевозок, или маршрут, необходимый для развития туризма, связывающий какой-либо пункт в удаленном или периферийном районе или в районе, нуждающемся в экономическом развитии, на своей территории с каким-либо пунктом на территории другой Стороны. На таком маршруте или такой группе маршрутов адекватный уровень воздушных сообщений, определенный в пункте 2 настоящего приложения, считается крайне необходимым для обеспечения жизненно важных коммуникаций или экономического развития района [включая развитие туризма], однако он не будет обеспечиваться, если авиапредприятия будут учитывать только свои коммерческие интересы [он не может обеспечиваться только по неоправданно дискриминационным, чрезмерно высоким и ограничительным ценам].</p> <p>2. Указав маршрут, необходимый для осуществления жизненно важных перевозок, или маршрут, необходимый для развития туризма, Сторона определяет адекватный уровень регулярных воздушных сообщений [на каждом маршруте или группе маршрутов] [гибким и ориентированным на рынок образом], учитывая, помимо прочего, конкретные потребности в регулярных воздушных сообщениях на соответствующем маршруте; уровень спроса; наличие стыковочных воздушных сообщений, авиапредприятий третьих стран, эксплуатантов, осуществляющих нерегулярные перевозки, и других видов транспорта; авиатарифы и условия и влияние на все авиапредприятия, выполняющие или намеревающиеся выполнять полеты по данному маршруту или смежным маршрутам. [Нерегулярные воздушные сообщения могут считаться адекватными, если они отвечают условиям, изложенным в пункте 1 настоящего приложения.]</p> <p>3. [Невзирая на положения Статьи ___ (Провозная емкость) и Статьи ___ (Ценообразование)], заинтересованная Сторона по консультации с другой Стороной (или по получении согласия другой Стороны) может потребовать, чтобы авиапредприятия, выполняющие или намеревающиеся выполнять полеты по маршруту, необходимому для осуществления жизненно важных перевозок, или по маршруту, необходимому для развития туризма, обеспечивали воздушное сообщение на адекватном уровне в течение периода до ___ лет. [Сторона может потребовать, чтобы авиапредприятие, желающее прекратить, приостановить или опустить уровень существующего воздушного сообщения на маршруте ниже адекватного уровня, уведомило о предлагаемом сокращении сообщения по крайней мере за ___ дней.]</p> <p>4. Невзирая на положения [Статьи ___ (Провозная емкость), Статьи ___ (Ценообразование) и] приложения ___ (Таблица маршрутов), если ни одно авиапредприятие не принимает или не собирается принимать на себя обязательство осуществлять воздушные сообщения на адекватном уровне [индивидуально или коллективно] по маршруту, необходимому для осуществления жизненно важных перевозок, или по маршруту, необходимому для развития туризма, заинтересованная Сторона может предложить подавать заявки на осуществление таких сообщений и, при необходимости, по консультации с другой Стороной (или получив согласие другой Стороны) может предоставить доступ к этому маршруту только одному авиапредприятию [за исключением авиапредприятий третьих</p>	<p><i>Данное приложение дает правовую уверенность сторонам, участвующим во внедрении механизма регулирования ESTDR, а также позволяет любой стороне проявлять гибкость в толковании и применении, например, критериев в отношении отбора маршрутов и адекватных уровней сообщения, процедуры проведения торгов для выбора перевозчика и содержания контрактных договоренностей.</i></p> <p><i>Примером гибкого подхода является установление минимального требования только в отношении провозной емкости с предоставлением авиапредприятию права определять частоту, типы воздушных судов, тарифы и т. д. Требования в отношении провозной емкости могут выражаться в количестве кресел X от пункта (пунктов) отправления до пункта (пунктов) назначения, как "единиц перевозки" в неделю за какую-либо часть туристского сезона или весь туристский сезон.</i></p> <p><i>Данный факультативный текст требует, чтобы действующее авиапредприятие заранее уведомляло о своем намерении аннулировать или сократить перевозки на маршруте.</i></p> <p><i>Данная модель прямо предусматривает три варианта поддержки: а) гарантия монопольной эксплуатации с предоставлением субсидии, б) гарантия монополии без предоставления субсидии или с) субсидия без гарантии монопольной эксплуатации.</i></p>

<p align="center">Приложение V Маршруты, необходимые для осуществления жизненно важных перевозок и развития туризма</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>стран] на период до ___ лет и/или обеспечить выплату компенсации в виде субсидии этому авиапредприятию. Право осуществлять такие сообщения [либо на одном маршруте, либо на группе таких маршрутов] предоставляется путем открытых торгов любому назначенному авиапредприятию, имеющему право выполнять [и реализовывать на рынке] свои перевозки между соответствующими территориями. [Авиапредприятия третьи стран, имеющие право выполнять полеты по данному маршруту, также имеют право на участие в торгах.]</p> <p>5. Объявление торгов и последующий контракт охватывают, помимо прочего, следующую информацию: требуемый уровень и стандарт сообщений, определенный в пункте 2 настоящего приложения; период действия контракта; правила, касающиеся изменения, прекращения действия или пересмотра контракта, в частности с учетом непредвиденных изменений, и штрафные санкции в случае невыполнения контракта.</p> <p>6. Выбор авиапредприятия производится в течение периода ___ мес Стороной, объявившей торги, с учетом, помимо прочего, финансовой жизнеспособности кандидата, предложенного бизнес-плана, путей развития партнерских отношений с туристическим сектором, авиатарифов и условий и суммы требуемой компенсации, если таковая необходима.</p> <p>7. Сторона, объявившая торги, может возместить авиапредприятию, выбранному согласно пункту 6 настоящего приложения, убытки, понесенные в результате требуемой эксплуатации на адекватном уровне в соответствии с контрактом. Размер такого возмещения определяется как [предполагаемая] разница между затратами и получаемыми доходами от перевозок с учетом разумного вознаграждения за вложенный капитал. [За осуществление сообщений по решению авиапредприятия выше адекватного уровня дополнительная субсидия не выплачивается.]</p> <p>8. Консультации между Сторонами проводятся в соответствии со Статьей ___ (Консультации) во всех случаях, когда любая из Сторон считает, что выбор авиапредприятия и/или компенсация авиапредприятию несовместимы с соображениями, изложенными в пунктах 6 и 7 настоящего приложения, или что развитие маршрута и конкуренция на маршруте неоправданно ограничиваются условиями настоящего приложения. [Если Стороны не могут найти решения проблемы путем консультаций, любая из Сторон может применить механизм разрешения споров согласно Статье ___ (Разрешение споров) для урегулирования спора.]</p>	<p><i>Важно отметить, что независимо от срока действия контракта механизм ESTDR будет применяться не постоянно, а временно или только в течение разумного периода времени (в большинстве случаев в течение начального периода), в особенности на маршрутах, обслуживающих "районы, нуждающиеся в развитии". Например, если спрос на перевозки со стороны широкой публики возрастет в результате развития сети или благодаря усовершенствованию авиационной инфраструктуры, это сделает маршрут менее подходящим для естественной монополии и не нуждающимся в регулировании.</i></p> <p><i>Включение положений о проведении обзорных консультаций между государствами как ex ante, так и ex post facto, и/или требования о получении предварительного согласия другого государства (государств) может быть эффективным средством устранения потенциального риска того, что каждое государство будет отдавать предпочтение своим национальным авиапредприятиям и чрезмерно использовать механизм.</i></p>

**РЕГИОНАЛЬНОЕ ИЛИ ПЛЮРИЛАТЕРАЛЬНОЕ ТИПОВОЕ
СОГЛАШЕНИЕ О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ**

Оглавление

	<i>Страница</i>
Преамбула	A5-72
Статья 1. Определения	A5-73
Статья 2. Предоставление прав	A5-74
Статья 3. Назначение и выдача разрешения	A5-77
Статья 4. Отказ в выдаче, отмена и ограничение разрешений	A5-81
Статья 5. Применение законов	A5-83
Статья 6. Прямой транзит	A5-84
Статья 7. Признание свидетельств	A5-84
Статья 8. Безопасность полетов.....	A5-85
Статья 9. Авиационная безопасность	A5-86
Статья 10. Защита проездных документов	A5-87
Статья 11. Пассажиры без права на въезд, пассажиры без документов и депортируемые лица.....	A5-88
Статья 12. Сборы с пользователей.....	A5-89
Статья 13. Таможенные пошлины	A5-90
Статья 14. Налогообложение.....	A5-91
Статья 15. Добросовестная конкуренция.....	A5-92
Статья 16. Провозная емкость.....	A5-93
Статья 17. Ценообразование (тарифы)	A5-95
Статья 18. Гарантии	A5-95
Статья 19. Законы о конкуренции.....	A5-96
Статья 20. Перевод валют и перечисление выручки.....	A5-97
Статья 21. Продажа и маркетинг авиатранспортных услуг	A5-98
Статья 22. Иностранный персонал и доступ к местным услугам	A5-99
Статья 23. Смена емкости.....	A5-100
Статья 24. Наземное обслуживание	A5-102
Статья 25. Совместное использование кодов/кооперативные соглашения.....	A5-103
Статья 26. Аренда воздушных судов	A5-106
Статья 27. Смешанные перевозки.....	A5-109
Статья 28. Автоматизированные системы бронирования (АСБ)	A5-110
Статья 29. Запрет на курение	A5-111
Статья 30. Охрана окружающей среды.....	A5-111
Статья 31. Статистика	A5-112
Статья 32. Консультации.....	A5-112
Статья 33. Разрешение споров.....	A5-113
Статья 34. Поправки	A5-117
Статья 35. Регистрация в ИКАО	A5-118
Статья 36. Исключения	A5-119
Статья 37. Существующие соглашения	A5-120
Статья 38. Пересмотр.....	A5-121
Статья 39. Выход из Соглашения.....	A5-121
Статья 40. Депозитарий	A5-121
Статья 41. Подписание и ратификация.....	A5-122
Статья 42. Присоединение.....	A5-122
Статья 43. Вступление в силу.....	A5-123
Приложение I. Нерегулярные/чартерные перевозки	A5-124
Приложение II. Грузовые перевозки.....	A5-127
Приложение III. Меры переходного характера	A5-128
Приложение IV. Маршруты, необходимые для осуществления жизненно важных перевозок и развития туризма.....	A5-129

Преамбула	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">[Вариант 1 из 2]</p> <p>Правительство... и правительство..., далее именуемые "Сторонами",</p> <p>будучи участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года,</p> <p>желая содействовать прогрессу международной гражданской авиации,</p> <p>желая заключить соглашение в целях установления и осуществления воздушных сообщений между своими соответствующими территориями и за их пределами,</p> <p>согласились о нижеследующем:</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 2]</p> <p>Правительство... и правительство... (далее –"Стороны"),</p> <p>будучи участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года,</p> <p>желая способствовать укреплению международной авиационной системы, основанной на конкуренции между авиапредприятиями на рынке с минимальным вмешательством и регулированием со стороны правительств,</p> <p>желая способствовать расширению возможностей для осуществления международных воздушных сообщений,</p> <p>признавая, что эффективные и конкурентоспособные международные воздушные сообщения развивают торговлю, повышают благосостояние потребителей и ускоряют экономический рост,</p> <p>желая обеспечить авиапредприятиям возможность предоставлять пассажирам и грузоотправителям разнообразные варианты обслуживания [по наименьшим ценам, не носящим дискриминационного характера и не представляющим собой злоупотребления доминирующим положением] и стремясь побудить отдельные авиапредприятия к развитию и применению новаторского и конкурентного ценообразования,</p> <p>желая обеспечить максимальную степень безопасности полетов и авиационной безопасности при осуществлении международных воздушных сообщений и вновь заявляя о своей серьезной обеспокоенности по поводу актов или угроз, направленных против безопасности воздушных судов, которые подвергают опасности жизнь людей и имущество, негативно сказываются на осуществлении воздушных сообщений и подрывают уверенность общества в безопасности гражданской авиации,</p> <p>согласились о нижеследующем:</p>	<p><i>В начальной части соглашения излагаются причины его заключения и заявляется о согласии сторон с положениями, содержащимися в последующих частях соглашения.</i></p> <p><i>Этот подход является обычным для более либеральных соглашений, а текст, приводимый в скобках, типичен для соглашений об "открытом небе".</i></p>

Статья 1 Определения	Пояснительные примечания
<p>Для целей настоящего Соглашения, если не указано иное, термин:</p> <p>а) "авиационные власти" означают в отношении __; в отношении __; или в обоих отношениях любой иной орган или любое иное лицо, уполномоченные выполнять функции, осуществляемые в данный момент названными властями;</p> <p>б) "внутренняя воздушная перевозка" означает воздушную перевозку, при которой пассажиры, багаж, груз и почта, взятые на борт воздушного судна на территории какого-либо государства, следуют в другой пункт, находящийся на территории этого же государства;</p> <p>в) "воздушная перевозка" означает общественную перевозку воздушным транспортом пассажиров, багажа, груза и почты по отдельности или в сочетании, за вознаграждение или по найму;</p> <p>г) "ИКАО" означает Международную организацию гражданской авиации;</p> <p>е) "Конвенция" означает <i>Конвенцию о международной гражданской авиации</i>, открытую для подписания в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года, и включает любое Приложение, принятое в соответствии со статьей 90 этой Конвенции, и любую поправку к Приложениям или Конвенции, внесенную в соответствии со статьями 90 и 94, в той мере, в какой такие Приложения и поправки являются действительными для обеих Сторон;</p> <p>ф) "международная воздушная перевозка" означает воздушную перевозку, при которой пассажиры, багаж, груз и почта, взятые на борт воздушного судна на территории одного государства, следуют в другое государство;</p> <p>г) "назначенное авиапредприятие" означает авиапредприятие, которое назначено или уполномочено в соответствии со Статьей __ настоящего Соглашения;</p> <p>з) "провозная емкость" означает объем(ы) предусмотренных соглашением перевозок, обычно определяемый по количеству рейсов (частота), или кресел, или тонн груза, осуществляемых на рынке (пары городов или между двумя странами) или на маршруте за определенный период времени, например сутки, неделю, сезон или год;</p> <p>и) "сборы с пользователей" означает сборы, взимаемые с авиапредприятий компетентными органами, или разрешаемые ими к взаимному за предоставление аэропортового имущества или аэропортовых средств, аэронавигационных средств или средств и служб авиационной безопасности, включая относящиеся к ним средства и службы, для воздушных судов, их экипажей, пассажиров и грузов;</p> <p>к) "смешанная воздушная перевозка" означает общественную перевозку воздушным судном и одним или несколькими видами наземного транспорта пассажиров, багажа, груза и почты по отдельности или в сочетании, за вознаграждение или по найму;</p>	<p><i>Хотя стороны в соглашении о воздушном сообщении в целях внесения ясности или на случай возникновения любой возможной двусмысленности могут дать определения любому количеству терминов, используемых в их соглашении, данные выражения являются терминами, которые обычно могут включаться в статью "Определения".</i></p> <p><i>Содержание необходимых вставок в определении термина "авиационные власти" будет зависеть от существующих административных структур и порядка на территории каждой стороны.</i></p>

Статья 1 Определения	Пояснительные примечания
<p>к) "Соглашение" означает настоящее Соглашение, приложение к нему и любые поправки к ним;</p> <p>л) "Сторона" означает государство, официально согласившееся исполнять обязательства по настоящему Соглашению;</p> <p>м) "территория" по отношению к государству [означает сухопутные территории и прилегающие к ним территориальные воды и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом данного государства] имеет значение, установленное для него в статье 2 Конвенции;</p> <p>н) ["цена"] или ["тариф"] означает любую плату, ставку или сбор за транспортировку пассажиров, багажа и/или груза (исключая почту) при выполнении воздушной перевозки (включая связанную с ней перевозку любым другим видом транспорта), назначаемые авиапредприятиями, в том числе их агентами, а также условия, определяющие наличие такой платы, ставки или сбора;</p> <p>о) термины "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие" и "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, установленные для них в статье 96 Конвенции.</p>	<p><i>Имеется два возможных способа определения термина "территория": первый – ссылка на определение этого слова, содержащееся в статье 2 Конвенции; второй – указание обычного значения, какое имеет этот термин в международном праве и международной практике. Оба определения приводятся в качестве альтернативных формулировок.</i></p> <p><i>Хотя более широкий по смыслу и более современный термин "цена" используется чаще, чем термин "тариф", оба термина по существу имеют одно и то же определение.</i></p>

Статья 2 Предоставление прав	Пояснительные примечания
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;">Традиционный подход</div> <p>1.* Каждая Сторона предоставляет другим Сторонам следующие права для осуществления международных воздушных перевозок авиапредприятиями других Сторон:</p> <p>а)* право осуществлять полеты через свою территорию без посадки;</p> <p>б)* право делать остановки на своей территории с некоммерческими целями;</p> <p>в) право осуществлять международные воздушные перевозки на территорию и с территории любой другой Стороны, при условии, что такие перевозки начинаются или заканчиваются на территории Стороны, назначающей авиапредприятие. [Для выполнения международной воздушной перевозки на территорию или с территории государства, не являющегося Стороной в Соглашении, требуется разрешение соответствующих Сторон.]</p>	<p><i>Основной вопрос для государств, ведущих переговоры по поводу заключения регионального или плюрилатерального соглашения, состоит в том, чтобы определить, какие положения, если таковые требуются, следует включить в региональное или плюрилатеральное соглашение, касающиеся прав на осуществление воздушных сообщений между сторонами в соглашении и государствами, не являющимися сторонами в соглашении.</i></p> <p><i>Хотя эти две первые "свободы воздуха" включены в многосторонние соглашения (Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (IATA) применительно к регулярным сообщениям; статья 5 Конвенции применительно к нерегулярным сообщениям), они обычно включаются также и в региональные или плюрилатеральные соглашения, поскольку некоторые государства могут либо не являться, либо прекратить быть участниками IATA.</i></p> <p><i>При традиционном подходе соглашение не касается воздушных сообщений между стороной и государством, не являющимся стороной в соглашении, и такие права определяются соответствующими соглашениями между стороной и государствами, не являющимися сторонами в соглашении. В этом смысле такие соглашения можно охарактеризовать как самостоятельные. Альтернативой применению самостоятельных соглашений такого типа являются определение сторонами первых пяти "свобод воздуха" и обмен ими.</i></p>

Статья 2 Предоставление прав	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">[Пункт 2, вариант 1 из 2]</p> <p>2. Ничто в настоящем Соглашении не считается предоставлением авиапредприятию или авиапредприятиям одной Стороны права принимать на борт на территории другой Стороны пассажиров, багаж, груз или почту, которые перевозятся за вознаграждение и следуют в другой пункт на территории этой другой Стороны.</p> <p style="text-align: center;">[Пункт 2, вариант 2 из 2]</p> <p>2. Ни от какой Стороны не требуется предоставления прав на каботаж авиапредприятию другой Стороны.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;">Промежуточный подход</div> <p>1.* Каждая Сторона предоставляет другим Сторонам следующие права для осуществления международных воздушных перевозок авиапредприятиями других Сторон:</p> <p>a)* право осуществлять полеты через свою территорию без посадки;</p> <p>b)* право делать остановки на своей территории с некоммерческими целями;</p> <p>c) право осуществлять международные воздушные перевозки на территорию и с территории любой другой Стороны и между государствами, не являющимися сторонами в Соглашении, и теми другими Сторонами, с которыми назначающее государство договорилось о предоставлении прав "пятой свободы", при условии, что такие перевозки начинаются или заканчиваются на территории Стороны, назначающей авиапредприятие;</p> <p>d) право осуществлять [регулярные и] нерегулярные грузовые воздушные перевозки между любой другой Стороной и государством, не являющимся Стороной в Соглашении.</p> <p style="text-align: center;">[Пункт 2, вариант 1 из 2]</p> <p>2. До [указать дату, согласованную Сторонами] Сторона предоставляет коммерческие права на каботаж назначенному авиапредприятию(ям) каждой другой Стороны при условии, что такие коммерческие права осуществляются при перевозке, составляющей и запланированной как продолжение перевозки с территории Стороны, назначающей авиапредприятие, или при перевозке, являющейся и запланированной как перевозка на территорию Стороны, назначающей авиапредприятие.</p> <p style="text-align: center;">[Пункт 2, вариант 2 из 2]</p> <p>2. Любая Сторона предоставляет права на каботаж назначенному авиапредприятию(ям) каждой другой Стороны при условии, что каботажный участок эксплуатируется между двумя международными участками полета.</p>	<p><i>Аналогично практике, зафиксированной в двусторонних соглашениях, стороны могут однозначно исключить права на каботаж (вариант 1) либо ясно указать в соглашении, что от сторон не требуется предоставления таких прав, позволив принимать такое решение сторонам в соглашении (вариант 2).</i></p> <p><i>Хотя эти две первые "свободы воздуха" включены в многосторонние соглашения (Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (IATA) применительно к регулярным сообщениям; статья 5 Конвенции применительно к нерегулярным сообщениям), они обычно включаются также в региональные или плюрилатеральные соглашения, поскольку некоторые государства могут либо не являться, либо прекратить быть участниками IATA.</i></p> <p><i>Этот промежуточный подход предусматривает договоренность между сторонами в соглашении о предоставлении прав на выполнение перевозок на территорию государств, не являющихся сторонами в соглашении (права "пятой свободы"), на основе определенных критериев. Естественно, что осуществление этих прав будет зависеть от получения соответствующих прав от государства, не являющегося стороной в соглашении.</i></p> <p><i>Этот подход включает "седьмую свободу" для осуществления регулярных (в качестве факультативного варианта) и нерегулярных чистогрузовых перевозок.</i></p> <p><i>Промежуточный подход к каботажу обычно предшествует переходу к неограниченному каботажу по наступлении оговоренной даты.</i></p> <p><i>Прямое связывание внутреннего и международного участков полета позволяет охарактеризовать этот вид перевозки как последовательный каботаж ("восьмая свобода").</i></p> <p><i>Этот вариант ограничивает каботаж ситуациями, когда авиаперевозчик выполняет международную перевозку в два пункта в другом государстве, которые являются для него общими конечными пунктами (когда два пункта в другом государстве обслуживаются одним и тем же рейсом).</i></p>

Статья 2 Предоставление прав	Пояснительные примечания
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;"> Полная либерализация </div> <p>1.* Каждая Сторона предоставляет другим Сторонам следующие права для осуществления международных воздушных перевозок авиапредприятиями других Сторон:</p> <p>a)* право осуществлять полеты через свою территорию без посадки;</p> <p>b)* право делать остановки на своей территории с некоммерческими целями;</p> <p>c) право выполнять в соответствии с условиями их назначения регулярные и чартерные международные воздушные перевозки между пунктами на следующих маршрутах:</p> <p>i) из пунктов за пределами территории Стороны, назначающей авиапредприятие, через территорию этой Стороны и промежуточные пункты в любой пункт или пункты на территории Стороны, предоставляющей это право, и в дальнейшие пункты;</p> <p>ii) применительно к пассажирским и чистогрузовым перевозкам, между территорией Стороны, предоставляющей такое право, и любым пунктом или пунктами;</p> <p>d) права, указанные в иных отношениях в Соглашении.</p> <p>2. Каждое назначенное авиапредприятие может по своему усмотрению на любом или всех рейсах:</p> <p>a) осуществлять полеты в любом одном или обоих направлениях;</p> <p>b) комбинировать различные номера рейсов в рамках одного полета воздушного судна;</p> <p>c) выполнять перевозки в пункты за пределами, в промежуточные и дальнейшие пункты и пункты на территориях Сторон на маршрутах в любом сочетании и в любом порядке;</p> <p>d) отменять остановки в любом пункте или пунктах;</p> <p>e) передавать загрузку с одного своего воздушного судна на другое свое воздушное судно в любом пункте на маршрутах;</p>	<p><i>Хотя эти две первые "свободы воздуха" включены в многосторонние соглашения (Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (IASTA) применительно к регулярным сообщениям; статья 5 Конвенции применительно к нерегулярным сообщениям), они обычно включаются также в региональные или плюрилатеральные соглашения, поскольку некоторые государства могут либо не являться, либо прекратить быть участниками IASTA.</i></p> <p><i>Формула полной либерализации предоставляет каждой стороне не только полные коммерческие права на выполнение перевозок на территорию/с территории каждой другой стороны в соглашении, но и права "пятой свободы" на выполнение перевозок на территорию/с территории каждой другой стороны и государств, не являющихся сторонами в соглашении, а также права "седьмой свободы" для чистогрузовых перевозок. Однако, как и в промежуточной формулировке, осуществление прав "пятой свободы" между любой другой стороной и государством, не являющимся стороной в соглашении, будет зависеть от наличия прав в отношениях между государством, не являющимся стороной в соглашении, и стороной, осуществляющей права "пятой свободы" в рамках регионального или плюрилатерального соглашения. (Например, чем больше двусторонних соглашений об "открытом небе" сторона будет иметь с государствами, не являющимися сторонами в соглашении, тем больше она будет иметь потенциальных маршрутов "пятой свободы" на территорию/с территории других сторон в соглашении). Некоторые соглашения могут также предоставлять права в отношении конкретного типа перевозок, включая, например, права на выполнение нерегулярных грузовых рейсов в государства, не являющиеся сторонами в соглашении.</i></p> <p><i>Большинство данных положений об эксплуатационной гибкости сходны с положениями либерального двустороннего соглашения, которые обычно содержатся в таблице маршрутов.</i></p>

Статья 2 Предоставление прав	Пояснительные примечания
<p>f) выполнять перевозки в пункты за пределами своей территории с заменой или без замены воздушного судна или номера рейса и предлагать и рекламировать широкой публике такое сообщение как прямое;</p> <p>g) делать стоповер в любых пунктах как в пределах, так и за пределами территории любой Стороны;</p> <p>h) перевозить транзитную загрузку через территорию любой другой Стороны;</p> <p>i) объединять загрузку на одном и том же воздушном судне независимо от того, где берет начало эта загрузка;</p> <p>без ограничений по направлению или географических ограничений и без потери какого-либо права на выполнение перевозок, разрешаемых в других отношениях по настоящему Соглашению.</p> <p>3. На любом международном участке или участках согласованных маршрутов назначенное авиапредприятие может выполнять международные воздушные перевозки без каких-либо ограничений в отношении изменения в любом пункте на маршруте типа или количества используемых воздушных судов при условии, что [за исключением чисто-грузовых перевозок] перевозка после такого пункта является продолжением перевозки с территории Стороны, назначившей авиапредприятие, и, применительно к прибывающей загрузке, перевозка на территорию Стороны, назначившей авиа-предприятие, является продолжением перевозки из пункта, находящегося за таким пунктом.</p> <p>4. Любая Сторона предоставляет право на каботаж назначенному авиапредприятию(ям) каждой другой Стороны без ограничений.</p>	<p><i>Данное положение не требуется, если соглашение включает статью о смене емкости.</i></p> <p><i>Это положение обеспечивает большую эксплуатационную гибкость при использовании авиационной техники. Положения такого типа позволяют, например, создать в пункте замены узловый пункт, при условии, конечно, достижения договоренности с другими соответствующими партнерами. Единственное ограничение состоит в том, что полеты должны осуществляться линейным способом, т. е. рейс на втором участке должен быть продолжением или продолжением предшествующего стыковочного убывающего или прибывающего рейса. Формулировка в квадратных скобках устраняет данное ограничение в отношении чисто-грузовых перевозок</i></p> <p><i>Полная либерализация не требует никакой увязки между каботажным участком и международным участком; она позволяет назначенному авиапредприятию одной стороны осуществлять перевозки по системе узлового и вспомогательных аэропортов (с внутренними участками, соединяющими узловый аэропорт со вспомогательными) на территории любой другой стороны ("автономный" каботаж или "девятая свобода").</i></p>

Статья 3 Назначение и выдача разрешения	Пояснительные примечания
<div data-bbox="201 1730 756 1772" style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">Традиционный подход</div> <p>1. Каждая Сторона имеет право назначить в письменной форме другой Стороне авиапредприятие [или отвечающее требованиям авиапредприятие из другого государства – Стороны в Соглашении] для эксплуатации договорных линий в</p>	<p><i>Формулировку положения о назначении и выдаче разрешения можно упростить, указав названные в п. 2 основания для получения государством разрешения на полеты в статье об отмене разрешения, поскольку основанием для отказа в выдаче разрешения является невыполнение тех же самых условий.</i></p> <p><i>Традиционный подход предполагает назначение одного авиапредприятия, т. е. единичное назначение. В качестве варианта государство – сторона в соглашении может назначить отвечающее требованиям авиапредприятие из</i></p>

<p align="center">Статья 3 Назначение и выдача разрешения</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>соответствии с настоящим Соглашением, а также аннулировать или изменить такое назначение. О таком назначении уведомляются в письменной форме по дипломатическим каналам другие Стороны [и депозитарий].</p> <p>2.* По получении уведомления о таком назначении и заявки от назначенного авиапредприятия по установленной форме и в порядке, предписанном для выдачи разрешения на эксплуатацию [и технического разрешения], каждая Сторона с минимальной процедурной задержкой дает соответствующее эксплуатационное разрешение при условии, что:</p> <p>а) авиапредприятие находится в преимущественном владении и под фактическим контролем одной или более Сторон в настоящем Соглашении, их граждан или указанных Сторон и граждан;</p> <p>б)* Сторона, назначающая авиапредприятие, выполняет положения Статьи__ (Безопасность полетов) и Статьи__ (Авиационная безопасность);</p> <p>с)* назначенное авиапредприятие отвечает другим условиям, установленным согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, рассматривающей заявку или заявки.</p> <p>3.* По получении эксплуатационного разрешения, упомянутого в пункте 2, назначенное авиапредприятие может в любое время приступить к эксплуатации договорных линий, для которой оно таким образом назначено, при условии соблюдения данным авиапредприятием применимых положений настоящего Соглашения.</p> <p>[4.* Стороны, дающие эксплуатационные разрешения в соответствии с пунктом 2 настоящей Статьи, уведомляют об этом депозитария.]</p>	<p><i>другого государства – стороны в соглашении для осуществления воздушных сообщений от его имени. В таком случае эти стороны до выдачи разрешения должны согласовать некоторые критерии, определяющие соответствие требованиям, в частности право учреждения, лицензирование и стандарты по безопасности полетов и авиационной безопасности.</i></p> <p><i>Традиционными критериями владения и контроля в региональных или плюрилатеральных соглашениях и договоренностях являются общее владение и контроль над соответствующим авиаперевозчиком, осуществляемые сторонами в соглашении и/или их гражданами. Как попытка расширить требование о владении и контроле и способствовать созданию многонациональных авиапредприятий этот подход сталкивается с проблемой признания данного критерия государствами, не являющимися сторонами в соглашении. В отсутствие широкого признания такими государствами критерия общего владения и контроля рынка авиапредприятий, находящихся в региональной собственности, могут оказаться ограниченными территориями других участников регионального или плюрилатерального соглашения или договора.</i></p> <p><i>С учетом законной обеспокоенности сторона, получающая уведомление о назначении, в качестве меры контроля сохраняет за собой дискреционное право отказать в выдаче разрешения, если и когда это потребуются. В данном положении учитываются такие потенциальные проблемы, вызывающие обеспокоенность, как безопасность полетов и авиационная безопасность, а также прочие экономические аспекты, включая возможность появления "удобных флагов".</i></p> <p><i>В качестве варианта стороны договариваются, что по предоставлении разрешения они будут уведомлять об этом депозитария соглашения, который несет ответственность за ведение центрального реестра назначений авиапредприятий и эксплуатационных разрешений.</i></p>
<p align="center">Промежуточный подход</p> <p>1. Каждая Сторона имеет право назначить одно или более авиапредприятий для эксплуатации договорных линий в соответствии с настоящим Соглашением, а также аннулировать или изменить такое назначение. О таком назначении уведомляются в письменной форме по дипломатическим каналам другие Стороны [и депозитарий].</p>	<p><i>Промежуточный подход предполагает назначение одного или большего числа авиапредприятий, т. е. множественное назначение. Данное положение иногда толковалось как выполняемое назначением двух авиапредприятий. Традиционный подход также включает формулировки об увеличении числа назначенных авиапредприятий на конкретных маршрутах на основе, например, согласованного возрастания в течение нескольких лет или по достижении оговоренного уровня пассажирских перевозок на рынках пар городов.</i></p>

<p align="center">Статья 3 Назначение и выдача разрешения</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>2.* По получении уведомления о таком назначении и заявки от назначенного авиапредприятия по установленной форме и в порядке, предписанном для выдачи разрешения на эксплуатацию [и технического разрешения], каждая Сторона с минимальной процедурной задержкой дает соответствующее эксплуатационное разрешение при условии, что:</p> <p>а) назначенное авиапредприятие имеет основное место деятельности (см. i) ниже) [и постоянное местонахождение] на территории назначающей Стороны;</p> <p>б) Сторона, назначающая авиапредприятие, осуществляет и сохраняет фактический нормативный контроль (см. ii) ниже) за деятельностью авиапредприятия;</p> <p><i>Примечания:</i></p> <p>i) подтверждение наличия основного места деятельности включает следующие факторы: авиапредприятие учреждено и зарегистрировано в качестве юридического лица на территории назначающей Стороны в соответствии с применимыми национальными законами и правилами, имеет значительный объем перевозок и осуществляет значительные капиталовложения в физические средства на территории назначающей Стороны, платит подоходный налог, регистрирует и базирует там свои воздушные суда и нанимает значительное количество граждан этой Стороны в качестве управленческого, технического и эксплуатационного персонала;</p> <p>ii) подтверждение осуществления фактического нормативного контроля включает следующее, но не ограничивается этим: авиапредприятие имеет действительную эксплуатационную лицензию или разрешение, выданное лицензирующим органом, например сертификат эксплуатанта (АОС), отвечает критериям, установленным назначающей Стороной в отношении эксплуатации международных воздушных сообщений, таким, например, как доказательство финансового благополучия, способность удовлетворять требованию о защите общественных интересов, принятие обязательств по гарантии обслуживания и т. д.; и назначающая Сторона имеет и поддерживает программу контроля в области безопасности полетов и авиационной безопасности в соответствии со Стандартами ИКАО.</p> <p>с)* Сторона, назначающая авиапредприятие, выполняет положения Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность);</p> <p>д)* назначенное авиапредприятие отвечает другим условиям, установленным согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.</p>	<p><i>Этот промежуточный подход, рекомендуемый ИКАО, снимает требование о владении, но сохраняет требование в отношении фактического контроля (включая контроль в области безопасности полетов и авиационной безопасности), добавляя положение о регистрации в качестве юридического лица и о наличии основного места деятельности на территории назначающей стороны. Это позволяет организациям из государств, не являющихся участниками соглашения, осуществлять инвестиции в авиапредприятия сторон. Такой контроль, как представляется, будет осуществляться в основном посредством лицензирования, которое может включать как экономические, так и эксплуатационные элементы. Данный механизм не требует от государства изменения его действующего законодательства, политики или правил, касающихся национального владения и контроля над своим национальным авиаперевозчиком(ами), но позволяет осуществить такое изменение, если и когда государство пожелает этого.</i></p> <p><i>С учетом законной обеспокоенности сторона, получающая уведомление о назначении, в качестве меры контроля сохраняет за собой дискреционное право отказать в выдаче разрешения, если и когда это потребуется. В данном положении учитываются такие потенциальные проблемы, вызывающие обеспокоенность, как безопасность полетов и авиационная безопасность, а также прочие экономические аспекты, включая возможность появления "удобных флагов".</i></p>

<p align="center">Статья 3 Назначение и выдача разрешения</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>3.* По получении эксплуатационного разрешения, упомянутого в пункте 2, назначенное авиапредприятие может в любое время приступить к эксплуатации договорных линий, для которой оно таким образом назначено, при условии соблюдения данным авиапредприятием применимых положений настоящего Соглашения.</p> <p>[4.* Стороны, дающие эксплуатационные разрешения в соответствии с пунктом 2 настоящей Статьи, уведомляют об этом депозитария.]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> <p>Полная либерализация</p> </div> <p>1. Каждая Сторона имеет право назначить столько авиапредприятий, сколько она желает, для эксплуатации договорных линий в соответствии с настоящим Соглашением, а также аннулировать или изменить такое назначение. О таком назначении уведомляются в письменной форме по дипломатическим каналам другие Стороны [и депозитарий].</p> <p>2.* По получении уведомления о таком назначении и заявки от назначенного авиапредприятия по установленной форме и в порядке, предписанном для выдачи разрешения на эксплуатацию [и технического разрешения], каждая Сторона с минимальной процедурной задержкой дает соответствующее эксплуатационное разрешение при условии, что:</p> <p>a) авиапредприятие находится под фактическим нормативным контролем назначающего государства;</p> <p>b)* Сторона, назначающая авиапредприятие, выполняет положения Статьи__ (Безопасность полетов) и Статьи__ (Авиационная безопасность);</p> <p>c)* назначенное авиапредприятие отвечает другим условиям, установленным согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, рассматривающей заявку или заявки.</p> <p>3.* По получении эксплуатационного разрешения, упомянутого в пункте 2, назначенное авиапредприятие может в любое время приступить к эксплуатации договорных линий, для которой оно таким образом назначено, при условии соблюдения данным авиапредприятием применимых положений настоящего Соглашения.</p> <p>[4.* Стороны, дающие эксплуатационные разрешения в соответствии с пунктом 2 настоящей Статьи, уведомляют об этом депозитария.]</p>	<p><i>В качестве варианта стороны договариваются, что по предоставлении разрешения они будут уведомлять об этом депозитария соглашения, который несет ответственность за ведение центрального реестра назначений авиапредприятий и эксплуатационных разрешений.</i></p> <p><i>Подход, основанный на полной либерализации, предполагает неограниченное по количеству авиапредприятий назначение.</i></p> <p><i>Полная либерализация снимает все критерии, относящиеся к авиапредприятию, но требует, чтобы назначающее государство осуществляло фактический нормативный контроль в целях обеспечения соблюдения стандартов безопасности полетов и авиационной безопасности. Она также включает "право учреждения", т. е. право иностранных лиц учредить и эксплуатировать авиапредприятие на территории одной из сторон, которое может затем осуществлять внутренние и международные воздушные сообщения.</i></p> <p><i>С учетом законной обеспокоенности стороны, получающей уведомление о назначении, в качестве меры контроля она сохраняет за собой дискреционное право отказа в выдаче разрешения, если и когда это потребуются. В данном положении учитываются такие потенциальные проблемы, вызывающие обеспокоенность, как безопасность полетов и авиационная безопасность, а также прочие экономические аспекты, включая возможность появления "удобных флагов".</i></p> <p><i>В качестве варианта стороны договариваются, что по предоставлении разрешения они будут уведомлять об этом депозитария соглашения, который несет ответственность за ведение центрального реестра назначений авиапредприятий и эксплуатационных разрешений.</i></p>

<p align="center">Статья 4 Отказ в выдаче, отмена и ограничение разрешений</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p align="center" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Традиционный подход</p> <p>1.* Авиационные власти каждой Стороны имеют право отказать в выдаче разрешений, упомянутых в Статье ___ (Назначение и выдача разрешения) настоящего Соглашения, авиапредприятию, назначенному любой другой Стороной, а также временно или бессрочно отменить, приостановить или наложить условия на такие разрешения:</p> <p>а) если они не убеждены в том, что преимущественное владение и фактический контроль осуществляют одна или более Сторон, назначающих авиапредприятие, их граждане или указанные Стороны и граждане совместно;</p> <p>б)* в случае невыполнения Стороной, назначающей авиапредприятие, положений Статьи ___ (Безопасность полетов) и Статьи ___ (Авиационная безопасность);</p> <p>с)* в случае невыполнения таким назначенным авиапредприятием других условий, установленных согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.</p> <p align="center" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Промежуточный подход</p> <p>1.* Авиационные власти каждой Стороны имеют право отказать в выдаче разрешений, упомянутых в Статье ___ (Назначение и выдача разрешения) настоящего Соглашения, авиапредприятию, назначенному любой другой Стороной, а также временно или бессрочно отменить, приостановить или наложить условия на такие разрешения:</p> <p>а) если они не убеждены в том, что назначенное авиапредприятие имеет свое основное место деятельности (см. i) ниже) [и постоянное местонахождение] на территории назначающей Стороны;</p> <p>б) если они не убеждены в том, что Сторона, назначающая авиапредприятие, осуществляет и сохраняет фактический нормативный контроль (см. ii) ниже) за деятельностью авиапредприятия;</p> <p><i>Примечания:</i></p> <p>i) подтверждение наличия основного места деятельности включает следующие факторы: авиапредприятие учреждено и зарегистрировано в качестве юридического лица на территории назначающей Стороны в соответствии с применимыми национальными законами и правилами, имеет значительный объем перевозок и осуществляет значительные капитальные</p>	<p><i>Причины, по которым государство, получившее просьбу о выдаче разрешения, первоначально не дает разрешение или затем отменяет, приостанавливает или ограничивает условия выданное им разрешение, остаются прежними. Следовательно, если критерии назначения предусматривают такие формулировки, как "общее владение и контроль над соответствующим авиаперевозчиком, осуществляемые сторонами в соглашении и/или их гражданами" или "основное место деятельности", то невыполнение такого требования будет служить основанием для отмены, приостановления или постановки условий в отношении эксплуатационного разрешения.</i></p> <p><i>Прочие основания для отмены шире по сфере применения и охватываются ссылкой на требования о соблюдении положений по безопасности полетов и авиационной безопасности, а также законов и правил данной стороны.</i></p> <p><i>Этот промежуточный критерий устраняет требование о владении, однако сохраняет требование в отношении фактического контроля, добавляя положение о регистрации в качестве юридического лица и наличии основного места деятельности на территории назначающей стороны. Это позволяет организациям из государств, не являющихся сторонами в соглашении, осуществлять инвестиции в авиапредприятия сторон.</i></p>

<p align="center">Статья 4 Отказ в выдаче, отмена и ограничение разрешений</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>вложения в физические средства на территории назначающей Стороны, платит подоходный налог, регистрирует и базируется там свои воздушные суда и нанимает значительное количество граждан этой Стороны в качестве управленческого, технического и эксплуатационного персонала;</p> <p>ii) подтверждение осуществления фактического нормативного контроля включает следующее, но не ограничивается этим: авиапредприятие имеет действительную лицензию или разрешение на эксплуатацию, выданные лицензирующим органом, например сертификат эксплуатанта (АОС), отвечает критериям, установленным назначающей Стороной в отношении эксплуатации международных воздушных сообщений, таким, например, как доказательство финансового благополучия, способность удовлетворять требованию о защите общественных интересов, принятие обязательств по гарантии обслуживания и т. д.; назначающая Сторона имеет и поддерживает программу контроля в области безопасности полетов и авиационной безопасности в соответствии со Стандартами ИКАО;</p> <p>с)* в случае невыполнения Стороной, назначающей авиапредприятие, положений Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность);</p> <p>д)* в случае невыполнения таким назначенным авиапредприятием прочих условий, установленных согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> <p>Полная либерализация</p> </div> <p>1.* Авиационные власти каждой Стороны имеют право отказать в выдаче разрешений, упомянутых в Статье (Назначение и выдача разрешения) настоящего Соглашения, авиапредприятию, назначенному любой другой Стороной, а также временно или бессрочно отменить, приостановить или наложить условия на такие разрешения:</p> <p>а) если они не убеждены в том, что авиапредприятие находится под фактическим нормативным контролем назначающего государства;</p> <p>б)* в случае невыполнения Стороной, назначающей авиапредприятие, положений Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность);</p> <p>с)* в случае невыполнения назначенным авиапредприятием прочих условий, установленных согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> <p>Традиционный подход/промежуточный подход/ полная либерализация</p> </div> <p>2.* За исключением случаев, когда незамедлительные действия необходимы для недопущения нарушения вышеупомянутых законов и правил или когда в интересах безопасности полетов или авиационной безопасности требуется действовать в соответствии с положениями Статьи __ (Безопасность полетов) или Статьи __ (Авиационная безопасность), права, указанные в пункте 1 настоящей Статьи, осуществляются только после консульта-</p>	<p align="center"><i>Соблюдение законов и правил, а также положений по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности обуславливается в п.2 оговоркой о необходимости проведения в первую очередь консультаций.</i></p>

Статья 4 Отказ в выдаче, отмена и ограничение разрешений	Пояснительные примечания
ций между авиационными властями, проводимых в соответствии со Статьей__ (Консультации) настоящего Соглашения.	

Статья 5 Применение законов	Пояснительные примечания
<p data-bbox="354 764 607 789">[Пункт 1, вариант 1 из 2]</p> <p data-bbox="159 814 805 982">1. Законы и правила любой Стороны, регулирующие прибытие на ее территорию и убытие с ее территории воздушных судов, занятых в международных воздушных сообщениях, или эксплуатацию и навигацию таких воздушных судов во время нахождения их в пределах ее территории, применяются к воздушным судам назначенного авиапредприятия каждой Стороны.</p> <p data-bbox="354 1010 607 1035">[Пункт 1, вариант 2 из 2]</p> <p data-bbox="159 1060 805 1178">1. При прибытии на территорию, во время нахождения на территории или при убытии с территории одной Стороны ее законы и правила, касающиеся эксплуатации и навигации воздушных судов, соблюдаются авиапредприятиями любой другой Стороны.</p> <p data-bbox="354 1205 607 1230">[Пункт 2, вариант 1 из 2]</p> <p data-bbox="159 1255 805 1472">2. Законы и правила одной Стороны, относящиеся к прибытию на ее территорию, пребыванию на ее территории и отправлению с ее территории пассажиров, экипажей и груза, включая почту, в частности законы и правила, касающиеся иммиграции, таможенного и валютного контроля, здравоохранения и карантина, применяются к пассажирам, экипажам, грузам и почте, перевозимым воздушными судами назначенного авиапредприятия каждой Стороны во время нахождения их в пределах названной территории.</p> <p data-bbox="354 1499 607 1524">[Пункт 2, вариант 2 из 2]</p> <p data-bbox="159 1549 805 1787">2. При прибытии на территорию, во время нахождения на территории или при убытии с территории одной Стороны ее законы и правила, относящиеся к допуску на ее территорию или отправлению с ее территории пассажиров, экипажей и груза на воздушных судах (включая правила, касающиеся въезда, оформления, авиационной безопасности, иммиграции, паспортного и таможенного контроля и карантина, или почтовые правила в случае перевозки почты), соблюдаются пассажирами и экипажами (или от их имени) авиапредприятий любой Стороны.</p>	<p data-bbox="833 548 1469 741"><i>Данная статья, имеющаяся в большинстве соглашений о воздушном сообщении, отражает содержание статьи 11 Конвенции. Стороны берут на себя общее обязательство применять Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), касающиеся упрощения формальностей. Статья "Лица без права на въезд, пассажиры без документов и депортируемые лица" содержит более конкретные обязательства в отношении процедур, предусмотренных Приложением 9.</i></p> <p data-bbox="833 814 1469 932"><i>По первому варианту п. 1 подтверждает, что законы одной стороны, касающиеся эксплуатации воздушных судов и допуска на ее территорию пассажиров, экипажей, груза и почты, будут применяться к авиапредприятиям другой стороны.</i></p> <p data-bbox="833 1060 1469 1178"><i>По второму варианту в п. 1 акцент делается на соблюдение авиапредприятиями законов одной из сторон, касающихся эксплуатации и навигации воздушных судов, а также допуска, транзита и убытия пассажиров, экипажей, груза и почты.</i></p> <p data-bbox="833 1255 1469 1373"><i>В п. 2 основное внимание уделяется применению или, другими словами, соблюдению тех законов и правил другой стороны, которые относятся к вопросам таможенного, иммиграционного и валютного контроля, здравоохранения и карантина.</i></p> <p data-bbox="833 1549 1469 1667"><i>В п. 2 основное внимание уделяется применению или, другими словами, соблюдению тех законов и правил другой стороны, которые относятся к вопросам таможенного, иммиграционного и валютного контроля, здравоохранения и карантина.</i></p>

Статья 5 Применение законов	Пояснительные примечания
<p>3.* Ни одна из Сторон не отдает предпочтения своему собственному или любому иному авиапредприятию в сравнении с назначенным авиапредприятием других Сторон, занятых в аналогичных международных воздушных перевозках, при применении своих иммиграционных, таможенных, карантинных и подобных правил.</p>	<p><i>Пункт 3 является общим для обоих вариантов и касается вопроса недопущения дискриминации.</i></p>

Статья 6 Прямой транзит	Пояснительные примечания
<p>[Вариант 1 из 2]</p> <p>Пассажиры, багаж, груз и почта, следующие прямым транзитом, подвергаются не более, чем упрощенному контролю. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, освобождаются от таможенных пошлин и прочих аналогичных налогов.</p> <p>[Вариант 2 из 2]</p> <p>Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию любой стороны и не покидающие района аэропорта, предназначенного для этой цели, не подвергаются какой-либо проверке, за исключением случаев, когда это необходимо по соображениям авиационной безопасности, в целях контроля за наркотиками, предотвращения нелегального въезда или в особых обстоятельствах.</p>	<p><i>В некоторых соглашениях это положение может быть изложено отдельно или включено в статью о применении законов.</i></p> <p><i>Вариант 1 представляет собой стандартную меру упрощения формальностей при транзите, которая предусматривается в большинстве заключенных в последнее время соглашениях о воздушном сообщении.</i></p> <p><i>В варианте 2, включаемом в либерализованные соглашения, предусматриваются меры обеспечения безопасности при транзите, а не порядок осуществления контроля, проведения таможенного досмотра и взимания налога.</i></p>

Статья 7 Признание свидетельств	Пояснительные примечания
<p>1. Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, которые выданы или которым придана сила любой Стороной и которые остаются в силе, признаются действительными каждой Стороной для целей эксплуатации договорных линий при условии, что требования, в соответствии с которыми такие удостоверения и свидетельства выданы или которым придана сила, соответствуют минимальным стандартам, которые могут устанавливаться в соответствии с Конвенцией, или превышают их.</p> <p>2. Если привилегии или условия упомянутых в пункте 1 удостоверений или свидетельств, выданных авиационными властями одной Стороны любому лицу, или назначенному авиапредприятию, или в отношении воздушного судна, используемого при эксплуатации договорных линий, допускают различия с минимальными стандартами, установленными согласно Конвенции, и об этих различиях уведомлена Международная организация гражданской авиации, каждая Сторона может потребовать проведения консультаций между авиационными властями с целью уточнения данной практики.</p>	<p><i>Данное положение о признании удостоверений содержится в большинстве соглашений о воздушном сообщении, хотя, по существу, в его пп. 1 и 2 просто воспроизводятся два положения Конвенции – соответственно статьи 33 и 32 b). Это положение может быть отдельной статьей или же частью статьи "Безопасность полетов".</i></p> <p><i>Согласно п.1 стороны обмениваются взаимным признанием действительных удостоверений о годности к полетам, действительных удостоверений о квалификации и действительных свидетельств, выданных другой стороной.</i></p> <p><i>Государства, возможно, сочтут полезным иметь процедуру рассмотрения различий, зарегистрированных в отношении стандартов, установленных в соответствии с Конвенцией.</i></p>

<p align="center">Статья 7 Признание свидетельств</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>3. Каждая Сторона, однако, сохраняет за собой право отказать признать для целей выполнения полетов над ее собственной территорией или совершения посадок в пределах ее собственной территории удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные ее гражданам другой Стороной.</p>	<p><i>Данным положением резервируется право отказать признать удостоверение или свидетельство, выданные любой стороной гражданам первой стороны. Это положение, заимствованное из статьи 32 b) Конвенции, необходимо, так как статья 32 а) требует, чтобы пилоты обеспечивались свидетельствами, выданными государством регистрации воздушного судна. Следовательно, распространить признание на свидетельство, выданное гражданам этого государства другим государством, невозможно.</i></p>

<p align="center">Статья 8 Безопасность полетов</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>1. Любая Сторона может в любое время обратиться с просьбой о проведении консультаций относительно норм безопасности полетов, соблюдаемых другой Стороной в областях, касающихся аэронавигационных средств, летных экипажей, воздушных судов и эксплуатации воздушных судов. Такие консультации проводятся в течение 30 дней после обращения с такой просьбой.</p> <p>2. Если в результате таких консультаций любая Сторона обнаруживает, что другая Сторона не обеспечивает в областях, указанных в пункте 1, эффективного соблюдения и применения норм безопасности полетов, отвечающих Стандартам, установленным на данный момент в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации (Doc 7300), то эта другая Сторона информируется о таких выводах и мерах, считающихся необходимыми для выполнения Стандартов ИКАО. После этого другая Сторона предпринимает соответствующие корректирующие действия в течение согласованного периода времени.</p> <p>3. В соответствии со статьей 16 Конвенции Стороны также соглашаются с тем, что любое воздушное судно, эксплуатируемое авиапредприятием или от имени авиапредприятия любой Стороны для полетов на территорию или с территории другой Стороны, может, находясь на территории другой Стороны, быть подвергнуто досмотру уполномоченными представителями другой Стороны, при условии, что это не вызовет необоснованной задержки в эксплуатации воздушного судна. Несмотря на обязательства, упомянутые в статье 33 Чикагской конвенции, целью этого досмотра является проверка действительности соответствующей документации воздушного судна и свидетельств членов его экипажа, а также соответствия оборудования и состояния воздушного судна Стандартам, установленным на данный момент в соответствии с Конвенцией.</p> <p>4. Если для обеспечения безопасности полетов авиапредприятий необходимы безотлагательные действия, каждая Сторона сохраняет за собой право незамедлительно приостановить действие или изменить условия эксплуатационного</p>	<p><i>Это разработанное ИКАО стандартное положение по безопасности полетов предусматривает для сторон в соглашении стандартную процедуру решения проблем безопасности. Оно направлено на обеспечение того, чтобы воздушные суда, эксплуатируемые назначенными авиапредприятиями (или эксплуатируемые от их имени) на территории другой стороны, использовались и обслуживались в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО. Данное положение отражает широкий взгляд на эксплуатацию воздушных судов, охватывая, помимо воздушных судов и экипажей, аэронавигационные средства и службы, что подразумевает предоставление таких средств и служб, как управление воздушным движением, аэропортовые средства и средства навигации.</i></p> <p><i>Однако сторонам ничто не мешает включить дополнительные или более жесткие критерии, необходимые, по их мнению, для оценки уровня безопасности эксплуатации воздушных судов, в частности альтернативные формулировки относительно перронной инспекции, указывающие на выводы и решения, к которым могут прийти авиационные власти в результате такой инспекции, и дополнительно охватывающие случаи отказа в предоставлении доступа на перрон для проведения инспекции.</i></p> <p><i>В статье о безопасности полетов, за исключением данного положения, санкции конкретно не предусматриваются с учетом возможности принятия срочных мер согласно положению об отмене, приостановлении действия</i></p>

Статья 8 Безопасность полетов	Пояснительные примечания
<p>разрешения, предоставленного авиапредприятию или авиапредприятиям другой Стороны.</p> <p>5. Любые меры любой Стороны, принятые в соответствии с пунктом 4 выше, прекращаются, как только основание для принятия этих мер перестает существовать.</p> <p>6. Если в связи с пунктом 2 будет установлено, что любая из Сторон продолжает не соблюдать Стандарты ИКАО по истечении согласованного периода времени, об этом должен быть информирован Генеральный секретарь ИКАО. Генерального секретаря необходимо также информировать о последующем удовлетворительном решении проблемы.</p>	<p><i>или установлении условий в отношении эксплуатационных разрешений назначенных авиапредприятий, не выполняющих, в частности, положения статьи "Безопасность полетов".</i></p>

Статья 9 Авиационная безопасность	Пояснительные примечания
<p>1. В соответствии со своими правами и обязательствами по международному праву Стороны вновь подтверждают, что взятое ими обязательство по отношению друг к другу защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся стороны действуют, в частности, в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, дополняющего ее Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 года, а также с положениями любых других конвенций и протоколов, касающихся безопасности гражданской авиации, к которым присоединились обе Стороны.</p> <p>2. Каждая Сторона оказывает по просьбе другой Стороны всю необходимую помощь другой Стороне для предотвращения актов незаконного захвата гражданских воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также для устранения любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.</p> <p>3. Каждая Сторона в своих взаимных отношениях действует в соответствии с положениями по авиационной безопасности, установленными Международной организацией гражданской авиации, именуемыми Приложениями к Конвенции; она требует, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации или эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное место пребывания которых находится на ее территории, а также эксплуатанты аэропортов на ее территории действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности. [Каждая Сторона уведомляет каждую другую Сторону о любых различиях между ее национальными правилами и практикой и стандартами по авиационной безопасности Приложений. Любая Сторона может в любое время</p>	<p><i>Данное положение по авиационной безопасности разработано ИКАО. Оно включает посредством общих ссылок соответственно в пп.1 и 3 обязательства в области авиационной безопасности, вытекающие из различных международных документов по вопросам незаконного вмешательства, участниками которых стороны могут быть, и из Приложения 17 к Конвенции "Безопасность", которое применяется ко всем Договаривающимся государствам ИКАО. Любые изменения к Стандартам и Рекомендуемой практике данного Приложения, которые могут вступить в силу после принятия соглашения, также будут применяться к сторонам. В этой статье подчеркивается важность оказания взаимной помощи в деле предотвращения незаконного вмешательства или других подобных актов и принятия специальных мер безопасности в случае совершения акта незаконного вмешательства или его угрозы. Данная статья не ограничивает договорное право сторон расширить или ограничить сферу ее применения либо применять другой подход.</i></p> <p><i>Положение п.3 в квадратных скобках определяет процедуру рассмотрения различий в отношении стандартов безопасности, о которых может быть представлено уведомление.</i></p>

<p align="center">Статья 9 Авиационная безопасность</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>обратиться с просьбой о срочном проведении консультаций с каждой Стороной для обсуждения таких различий.]</p> <p>4. Каждая Сторона соглашается с тем, что к таким эксплуатантам воздушных судов может быть предъявлено требование о соблюдении положений по авиационной безопасности, упомянутых в пункте 3 выше, применяемых другой Стороной при прибытии, убытии или во время нахождения на территории этой другой Стороны. Каждая Сторона гарантирует эффективное применение надлежащих мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов и для проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортприпасов до и во время посадки или погрузки на борт. Каждая Сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу каждой другой Стороны о принятии обоснованных специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.</p> <p>5. В случае возникновения инцидента или угрозы инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов или аэронавигационных средств, Стороны оказывают друг другу помощь путем облегчения взаимосвязи и принятия других надлежащих мер с целью быстрого и благополучного прекращения такого инцидента или устранения его угрозы.</p> <p>[6. Авиационные власти каждой Стороны имеют право в течение шестидесяти (60) дней с момента уведомления (или такого более короткого срока, какой будет согласован авиационными властями) провести на территории другой Стороны оценку мер, применяемых или планируемых эксплуатантами воздушных судов в отношении рейсов, прибывающих с территории или убывающих на территорию первой Стороны. Административно-организационные мероприятия по проведению таких оценок согласуются авиационными властями и осуществляются незамедлительно в целях обеспечения быстрого проведения оценок.]</p> <p>[7. Если одна Сторона имеет серьезные основания полагать, что другая Сторона отступает от положений настоящей Статьи, авиационные полномочные органы этой Стороны могут запросить проведения консультаций. Такие консультации начинаются в течение пятнадцати (15) дней с момента получения такой просьбы от любой из Сторон. Недостижение удовлетворительного соглашения в течение пятнадцати (15) дней после начала консультаций является основанием для отказа в выдаче, отзыва, приостановления действия или установления условий в отношении разрешений авиапредприятия или авиапредприятий, назначенных другой Стороной. Если это продиктовано крайней необходимостью или с тем, чтобы не допустить дальнейшего несоблюдения положений настоящей Статьи, первая Сторона может в любое время принять временные меры.]</p>	<p><i>Альтернативные пп. 6 и 7 касаются соответственно проверки средств и процедур в области авиационной безопасности на территории другой стороны, необходимости быстрого проведения консультаций по вопросам безопасности (которые имеют более срочный характер, чем консультации по прочим вопросам) и возможности принятия временных мер, если таковые требуются.</i></p>

<p align="center">Статья 10 Защита проездных документов</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>1. Каждая Сторона соглашается принимать меры к обеспечению защиты своих паспортов и прочих проездных документов.</p>	<p><i>Технические требования ИКАО к машиночитываемым проездным документам, содержащиеся в документе ИКАО Дос 9303, позволяют надежно устанавливать подлинность проездных документов и личность их владельцев и предусматривают эффективные меры предосторожности</i></p>

<p align="center">Статья 10 Защита проездных документов</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>2. В связи с этим каждая Сторона соглашается устанавливать контроль в отношении законного создания, выдачи, проверки и использования паспортов и прочих проездных документов и удостоверений личности, выдаваемых этой Стороной или от имени этой Стороны.</p> <p>3. Каждая Сторона также соглашается устанавливать или совершенствовать процедуры, направленные на обеспечение того, чтобы проездные документы и удостоверения личности, выдаваемые ею, были такого качества, что ими невозможно было бы свободно злоупотреблять и их нельзя было бы незаконным способом легко изменять, копировать или выдавать.</p> <p>4. Согласно вышеуказанным целям каждая Сторона выдает свои паспорта и прочие проездные документы в соответствии с документом ИКАО Дос 9303 "Машиносчитываемые проездные документы", а именно: частью 1 "Машиносчитываемые паспорта", частью 2 "Машиносчитываемые визы" и/или частью 3 "Официальные машиносчитываемые проездные документы размера 1 и размера 2".</p> <p>5. Каждая Сторона также соглашается обмениваться оперативной информацией, касающейся подложных или поддельных проездных документов, и сотрудничать с другой Стороной в усилении противодействия мошенничеству с проездными документами, включая подлог или подделку проездных документов, использование подложных или поддельных проездных документов, использование действительных проездных документов лицами, выдающими себя за других лиц, неправомерное использование подлинных проездных документов законными владельцами с целью содействия совершению правонарушения, использование недействительных или аннулированных проездных документов и использование проездных документов, полученных обманным путем.</p>	<p><i>против видоизменения, подлога или подделки. Около 100 Договаривающихся государств выдают машиносчитываемые паспорта и другие машиносчитываемые проездные документы в соответствии с техническими требованиями, содержащимися в документе Дос 9303. Резолюции ИКАО признают, что содержащиеся в документе Дос 9303 технические требования не только являются эффективным средством ускорения прохождения пассажиров и членов экипажей международных рейсов через пункты пограничного контроля, но и повышают безопасность и усиливают программы соблюдения иммиграционных правил. Резолюции Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (ООН) и других органов ООН призывают государства укреплять международное сотрудничество в борьбе против незаконного ввоза иностранцев и предотвращении использования сфабрикованных документов.</i></p> <p><i>Включение данной статьи в соглашения о воздушном сообщении активизирует международные усилия государств, направленные против использования сфабрикованных и фальшивых проездных документов для незаконной миграции, незаконного ввоза мигрантов и передвижения террористов или террористических групп через границы.</i></p>
<p align="center">Статья 11 Пассажиры без права на въезд, пассажиры без документов и депортируемые лица</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>1. Каждая Сторона соглашается установить эффективный пограничный контроль.</p> <p>2. В связи с этим каждая Сторона соглашается соблюдать Стандарты и Рекомендуемую практику Приложения 9 (Упрощение формальностей) к Чикагской конвенции, касающиеся пассажиров без права на въезд, пассажиров без документов и депортируемых лиц, в целях укрепления сотрудничества в борьбе с незаконной миграцией.</p> <p>3. В соответствии с вышеуказанными целями каждая Сторона соглашается выдавать или признавать, в зависимости от обстоятельств, письмо, касающееся "сфабрикованных, поддельных или фальшивых документов, а также подлинных документов, предъявленных лицами, выдающими себя за других лиц", форма которого приводится в пункте b) добавления 9 к Приложению 9 (12-е издание) при принятии мер согласно соответствующим пунктам главы 3 указанного Приложения, касающимся изъятия сфабрикованных, поддельных или фальшивых проездных документов.</p>	<p><i>Глава 3 Приложения 9 (Упрощение формальностей) к Чикагской конвенции включает Стандарты и Рекомендуемую практику, в которых излагаются общие процедуры, подлежащие соблюдению государствами и авиапредприятиями при обращении с пассажирами без права на въезд, пассажирами без документов и депортируемыми лицами. Добавление 9 предусматривает замену сфабрикованных, поддельных или фальшивых проездных документов, изъятых у пассажиров, использовавших их для совершения поездки. Основная идея указанных положений и добавления 9 заключается в изъятии из обращения сфабрикованных, поддельных или фальшивых документов.</i></p> <p><i>Включение этой статьи в соглашения о воздушном сообщении активизирует международные усилия государств, направленные против незаконного ввоза мигрантов и передвижения террористов или террористических групп через границы.</i></p>

<p align="center">Статья 12 Сборы с пользователей</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p align="center">[Пункты 1 и 2, вариант 1 из 2]</p> <p>1. Ни одна из Сторон не обладает или не разрешает обладать назначенные авиапредприятия другой Стороны более высокими сборами с пользователей, чем сборы, которыми облагаются ее собственные авиапредприятия, осуществляющие аналогичные международные сообщения.</p> <p>2. Каждая Сторона поощряет проведение консультаций относительно сборов с пользователей между своим компетентным органом, взимающим сборы, [или поставщиком аэропортового или аэронавигационного обслуживания] и авиапредприятиями, пользующимися обслуживанием и средствами, предоставляемыми таким органом [или поставщиком обслуживания], по возможности, через посредство представительных организаций этих авиапредприятий. О любых предложениях относительно изменений в сборах с пользователей следует своевременно уведомлять таких пользователей, чтобы они имели возможность высказывать свои мнения до внесения изменений. Каждая Сторона также рекомендует своему компетентному органу, взимающему сборы, [или поставщику обслуживания] и таким пользователям обмениваться соответствующей информацией, касающейся сборов с пользователей.</p> <p align="center">[Пункты 1 и 2, вариант 2 из 2]</p> <p>1. Сборы с пользователей, которыми компетентные власти или органы, взимающие сборы, каждой Стороны могут облагать авиапредприятия другой Стороны, являются справедливыми и умеренными, не несут неоправданно дискриминационный характер и справедливо распределяются между различными категориями пользователей. В любом случае авиапредприятия другой Стороны облагаются любыми такими сборами на условиях, которые не менее благоприятны, чем наиболее благоприятные условия, предоставляемые любому другому авиапредприятию на момент обложения сборами.</p> <p>2. Сборы с пользователей, которыми облагаются авиапредприятия другой Стороны, могут отражать, но не должны превышать полную стоимость для компетентных властей или органов, взимающих сборы, предоставления соответствующего аэропорта, охраны окружающей среды в районе аэропорта, обеспечения аэронавигации и предоставления средств и служб авиационной безопасности в аэропорту или в рамках аэропортовой системы. Такая полная стоимость может включать резонный доход на активы за вычетом амортизации. Средства и службы, за обеспечение которыми взимаются сборы, предоставляются на эффективной и экономической основе.</p>	<p><i>Эти два альтернативных подхода к формулировке положения о сборах с пользователей существенно отличаются друг от друга. В некоторых положениях упоминаются "назначенные авиапредприятия". Сторонам необходимо рассмотреть вопрос о том, должны ли положения о данной деятельности, содержащиеся в настоящей части, распространяться на все авиапредприятия стороны, а не только на назначенные.</i></p> <p><i>Этот вариант более краток и просто повторяет принцип, регулирующий взимание сборов с пользователей, зафиксированный в статье 15 Конвенции, согласно которому сборы с иностранных воздушных судов не превышают сборы, взимаемые с собственных воздушных судов, занятых в аналогичных международных сообщениях.</i></p> <p><i>В этом положении поощряется проведение консультаций между органом, взимающим сборы, и пользователями, говорится о необходимости своевременно уведомлять о любых изменениях в сборах и обмениваться соответствующей информацией, касающейся сборов. Эти принципы отражают политику ИКАО в отношении сборов (Дос 9082). Поскольку некоторые государства осуществили коммерциализацию и приватизацию своих поставщиков аэропортового и аэронавигационного обслуживания и передали полномочия по установлению тарифов, дополнительно приводятся соответствующие формулировки, учитывающие такие ситуации.</i></p> <p><i>Во втором варианте данное положение включает некоторые принципы, которые также отражают политику, разработанную ИКАО. Однако вместо использования формулы статьи 15 Конвенции, как это делается в первом варианте, здесь применяется положение типа положения о "наиболее благоприятствуемой нации", которое шире по сфере применения, чем статья 15</i></p> <p><i>В настоящем положении излагаются некоторые принципы ИКАО, касающиеся возмещения расходов.</i></p>

<p align="center">Статья 12 Сборы с пользователей</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>3. Каждая Сторона поощряет проведение консультаций между компетентными властями или органами, взимающими сборы на ее территории, и авиапредприятиями, пользующимися средствами и службами, и рекомендует компетентным властям или органам и авиапредприятиям обмениваться такой информацией, которая может быть необходима для точной проверки обоснованности сборов в соответствии с принципами, зафиксированными в пунктах 1 и 2. Каждая Сторона рекомендует компетентным властям, взимающим сборы, своевременно уведомлять пользователей о любых предложениях относительно изменений в сборах с пользователей, чтобы пользователи имели возможность высказывать свои мнения до внесения изменений.</p> <p>4. При осуществлении процедур разрешения споров в соответствии со Статьей__ (Разрешение споров) ни одна из Сторон не считается нарушившей какого-либо положения настоящей Статьи, если:</p> <p>a) она провела в течение разумного периода времени пересмотр сбора или практики, являющихся предметом жалобы, поданной другой Стороной; или</p> <p>b) после такого пересмотра она приняла все имеющиеся в ее распоряжении меры к исправлению любого сбора или любой практики, несовместимых с настоящей Статьей.</p> <p>[5. Аэропорты, воздушные трассы, службы управления воздушным движением и аэронавигационные службы, службы авиационной безопасности и прочие соответствующие средства и службы, обеспечиваемые на территории одной Стороны, предоставляются для использования авиапредприятиями другой Стороны на условиях, не менее благоприятных, чем наиболее благоприятные условия, предоставляемые любому авиапредприятию, занятому в аналогичных международных воздушных сообщениях, на момент заключения соглашения об использовании.]</p>	<p><i>Здесь излагаются требования в отношении консультаций, обмена информацией и своевременного уведомления, аналогичные требованиям, указанным в первом варианте.</i></p> <p><i>Во втором варианте вводится процесс пересмотра, который осуществляется до предпринятия каких-либо действий в отношении сборов с пользователей в рамках системы разрешения споров, и указывается, что положения данной статьи не нарушаются в смысле механизма разрешения споров, если процесс такого пересмотра начат.</i></p> <p><i>Формулировка в квадратных скобках по сути является более подробным вариантом статьи 15 Конвенции.</i></p>

<p align="center">Статья 13 Таможенные пошлины</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>1. Каждая Сторона на основе взаимности в максимально возможной степени в соответствии со своим национальным законом освобождает назначенное авиапредприятие другой Стороны от [импортных ограничений], таможенных пошлин, акцизных налогов, досмотровых сборов и прочих государственных сборов и пошлин [не основанных на стоимости обслуживания, предоставляемого по прибытии,] на воздушные суда, топливо, смазочные масла, расходуемые технические запасы, запасные части, включая двигатели, комплектное бортовое оборудование, бортприпасы и прочие предметы [например, печатные билетные бланки, авианакладные, любые рекламные материалы с изображением на них знаков компании и обычные рекламные материалы, распространяемые бесплатно этим назначенным авиапредприятием], предназначенные для использования или используемые исключительно в связи с эксплуатацией и обслуживанием воздушных судов назначенного авиапредприятия такой другой Стороны, эксплуатирующей договорные линии.</p> <p>2. Освобождения, предоставляемые в силу настоящей Статьи, применяются к упоминаемым в пункте 1 предметам:</p>	<p><i>Положение о таможенных и прочих пошлинах имеется почти во всех соглашениях о воздушных сообщениях и дополняет положение об освобождении от них топлива, смазочных масел, запасных частей, комплектного оборудования и бортприпасов, находящихся на борту по прибытии на территорию другого государства, содержащееся в статье 24 Конвенции. Оно отражает также политику ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта (Дос 8632). Цель данного положения заключается в освобождении полетов международной авиации от различных таможенных пошлин и прочих налогов на топливо, запасные части, запасы и оборудование, которые обычно применяются к иностранному воздушному судну, когда оно совершает операции в другой юрисдикции. Характер деятельности международного воздушного транспорта и потенциально неадекватное экономическое влияние таких налогов являются разумным обоснованием для почти всеобщего признания данного положения.</i></p>

<p align="center">Статья 13 Таможенные пошлины</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>a) ввозимым на территорию одной Стороны назначенным авиапредприятием другой Стороны или от имени этого авиапредприятия;</p> <p>b) находящимся на борту воздушного судна назначенного авиапредприятия одной Стороны по прибытии на территорию другой Стороны или при убытии с этой территории; или</p> <p>c) принимаемым на борт воздушного судна назначенного авиапредприятия одной Стороны на территории другой Стороны и предназначенным для использования при эксплуатации договорных линий,</p> <p>независимо от того, используются или расходуются ли такие предметы полностью в пределах территории Стороны, предоставляющей освобождение, при условии, что право собственности на такие предметы не переходит на территории названной Стороны.</p> <p>3. Комплектное бортовое оборудование, а также материалы и запасы, обычно находящиеся на борту воздушного судна, назначенного авиапредприятия любой из Сторон, могут быть выгружены на территории другой Стороны только с согласия таможенных властей этой территории. В таком случае они могут быть помещены под надзор названных властей до тех пор, пока не будут реэкспортированы или использованы иным образом в соответствии с таможенными правилами.</p>	<p><i>Следует отметить, что существует различное понимание того, что представляет собой международная часть перевозки, например, в том что касается тарифов и освобождения от уплаты таможенных пошлин. Поэтому государства могут добиваться внесения уточнения с этой целью в любое соглашение о воздушном сообщении, которое они заключают, особенно в тех случаях, когда предусматривается обмен правами на выполнение каботажных перевозок. В таких случаях в порядок предоставления освобождения, предусмотряемое в настоящей статье, вносятся изменения с целью учесть характер перевозок и его соответствия законам, действующим внутри страны.</i></p> <p><i>В некоторых ситуациях такое освобождение не является полным освобождением от всех налогов и сборов и в тех случаях, когда, например, за обслуживание, предоставляемое международному воздушному транспорту, взимаются установленные правительством сборы (например, таможенные и карантинные), в соглашении необходимо делать оговорку типа: "не основанные на стоимости обслуживания, предоставляемого по прибытии". К другим предметам, которые могут быть охвачены (но которые не были включены в данную статью), относятся оборудование, используемое для бронирования и осуществления операций, оборудование для обеспечения авиационной безопасности, оборудование для погрузки груза и обслуживания пассажиров, инструктивные материалы и учебные средства.</i></p>

<p align="center">Статья 14 Налогообложение</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p align="center">[Пункты 1–3, вариант 1 из 2]</p> <p>1. Прибыль от эксплуатации воздушных судов назначенного авиапредприятия при международных перевозках подлежит обложению налогами только на территории Стороны, где находится место фактического управления этим авиапредприятием.</p>	<p><i>Хотя положение об обложении налогами доходов и капитала в соглашениях широко не применяется, что объясняется частично тем, что такие вопросы могут быть предметом отдельного договора между сторонами о двойном налогообложении. Данное положение включено с учетом политики ИКАО (Doc 8632), предусматривающей предоставление такого освобождения. Поскольку вопрос налогообложения и соглашений о налогообложении между государствами является вопросом, относящимся к компетенции финансовых полномочных органов, включение положения, подобного тому, которое здесь приводится, требует участия таких органов в определении и согласовании его формулировки.</i></p> <p><i>В данном варианте пп. 1 и 2 касаются налогообложения соответственно доходов и капитала.</i></p>

Статья 14 Налогообложение	Пояснительные примечания
<p>2. Капитал, составляемый воздушными судами, эксплуатируемыми при международных перевозках назначенным авиапредприятием, и движимым имуществом, относящимся к эксплуатации таких воздушных судов, подлежит налогообложению только на территории Стороны, где находится место фактического управления этим авиапредприятием.</p> <p>3. При наличии специального соглашения между любыми двумя Сторонами об исключении двойного налогообложения в отношении подоходного налога и налога на капитал, положения последнего имеют преимущественную силу.</p> <p style="text-align: center;">[Пункты 1–3, вариант 2 из 2]</p> <p>1. Прибыль или доходы от эксплуатации воздушных судов при международных перевозках, получаемые авиапредприятием любой Стороны, в том числе в результате участия в коммерческих соглашениях между авиапредприятиями или в совместных деловых предприятиях, освобождаются от любого налога на прибыль или подоходного налога, взимаемого правительством каждой Стороны.</p> <p>2. Капитал и имущество авиапредприятия любой Стороны, относящиеся к эксплуатации воздушных судов при международных перевозках, освобождаются от всех налогов на капитал и имущество, взимаемых правительством каждой Стороны.</p> <p>3. Прибыль, получаемая авиапредприятием любой Стороны в результате отчуждения воздушных судов, эксплуатируемых при международных перевозках, и движимого имущества, относящегося к эксплуатации таких воздушных судов, освобождается от любого налога на прибыль, взимаемого правительством другой Стороны.</p> <p>[4.* Каждая Сторона на основе взаимности предоставляет налоговую льготу в отношении налога на добавленную стоимость или аналогичного косвенного налога на товары и услуги, предоставляемые авиапредприятию, назначенному другой Стороной, и используемые для целей осуществления международных воздушных сообщений. Налоговая льгота может предоставляться в виде освобождения от налога или его возврата.]</p>	<p><i>Пункт 3 предусматривает, что договор между сторонами о двойном налогообложении лишает данные положения настоящего соглашения юридического действия.</i></p> <p><i>Данный вариант освобождает авиапредприятия от некоторых налогов, взимаемых правительством каждой стороны, без указания на то, где авиапредприятия подлежат налогообложению (т.е. на территории, где осуществляется фактическое управление авиапредприятием), определяя, таким образом, объем освобождения от налогов.</i></p> <p><i>Пункт 1 конкретно освобождает от налогообложения прибыли и доходов, получаемых в рамках коммерческих соглашений между авиапредприятиями.</i></p> <p><i>Освобождение является обоюдным, хотя сфера его распространения, как указывает пункт, приводимый в квадратных скобках, может варьироваться. Например, стороны могут также пожелать включить импортные ограничения либо такие принадлежности авиапредприятий, как билетные бланки или компьютерное оборудование.</i></p>

Статья 15 Добросовестная конкуренция	Пояснительные примечания
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;">Традиционный подход</div> <p>Каждое назначенное авиапредприятие имеет справедливые возможности для эксплуатации маршрутов, указанных в Соглашении.</p>	<p><i>Эта традиционная формулировка основана на положении Конвенции (статья 44 f)) о том, что каждое Договаривающееся государство имеет "справедливые возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении".</i></p>

Статья 15 Добросовестная конкуренция	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">Промежуточный подход</p> <p>Каждая Сторона соглашается:</p> <p>а) что каждое назначенное авиапредприятие должно иметь справедливые и равные возможности для конкуренции при осуществлении международных воздушных перевозок, регулируемых Соглашением;</p> <p>б) принимать меры к устранению всех форм дискриминации или практики недобросовестной конкуренции, которые негативно сказываются на конкурентном положении назначенного авиапредприятия каждой Стороны.</p> <p style="text-align: center;">Полная либерализация</p> <p>Каждое назначенное авиапредприятие имеет справедливые условия для конкуренции в соответствии с законами Сторон о конкуренции.</p>	<p><i>Ограниченный промежуточный подход состоит в применении принципа справедливых и равных возможностей к маршрутам, указанным в приложении к соглашению. Однако здесь приводится расширенный вариант, включающий также п. б).</i></p> <p><i>В условиях полной либерализации законы сторон о конкуренции будут применяться с целью обеспечения всем назначенным авиапредприятиям справедливых условий для конкуренции.</i></p> <p><i>Некоторые государства, полностью поддерживая применение законов о конкуренции, тем не менее иногда упоминают о них в меморандумах о консультациях, а не в самом соглашении о воздушном сообщении.</i></p>

Статья 16 Провозная емкость	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">[Вариант 1 из 2]</p> <p style="text-align: center;">Традиционный подход/промежуточный подход/ полная либерализация</p> <p>При осуществлении воздушных сообщений провозная емкость предлагается с соблюдением Статьи ___ (Добросовестная конкуренция).</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 2]</p> <p style="text-align: center;">Традиционный подход</p> <p style="text-align: center;">[Пункты 1 и 2, вариант 1 из 2]</p> <p>1. Любая Сторона может потребовать от назначенных авиапредприятий других Сторон представлять свои расписания полетов по любому маршруту на ее территорию или с ее территории.</p> <p>2. Любая Сторона может препятствовать увеличению емкости на любом маршруте на ее территорию или с ее территории, которое ведет к причинению серьезного финансового убытка назначенным авиапредприятиям, осуществляющим сообщения на данном маршруте.</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 2]</p> <p>Любая Сторона может ограничить предлагаемые нерегулярные пассажирские перевозки на маршруте, на</p>	<p><i>Если какая-либо сторона считает, что предоставление определенного количества дополнительной емкости является практикой недобросовестной конкуренции, то альтернативным вариантом, применимым ко всем трем подходам, будет применение статьи ___ (Добросовестная конкуренция).</i></p> <p><i>Хотя положений о предварительном определении емкости не обнаружено ни в одном региональном/плюрилатеральном соглашении, в некоторых случаях ограничения по провозной емкости в таких соглашениях допускаются. Эти ограничения призваны учитывать обеспокоенность государств, имеющих некрупных авиаперевозчиков, о том, чтобы их перевозки не вытеснялись излишней емкостью.</i></p> <p><i>Один из вариантов применения общего права ограничивать емкость состоит в распространении</i></p>

<p align="center">Статья 16 Провозная емкость</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>котором выполняются регулярные пассажирские перевозки, если дополнительные нерегулярные пассажирские перевозки ставят под угрозу стабильность такого регулярного сообщения.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Промежуточный подход</p> </div> <p>Любая Сторона может до [согласованная дата] ограничивать емкость назначенного авиапредприятия на маршруте на ее территорию или с ее территории в размере до [согласованный процент] общей емкости, предлагаемой на данном маршруте.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Полная либерализация</p> </div> <ol style="list-style-type: none"> 1. Каждая Сторона разрешает каждому назначенному авиапредприятию определять предлагаемую им частоту и емкость международных воздушных перевозок, исходя из коммерческих соображений на рынке. 2. Ни одна из Сторон не вводит ограничения на объем, частоту или регулярность перевозок, тип или типы воздушных судов, эксплуатируемых назначенными авиапредприятиями любой другой Стороны, за исключением случаев, связанных с таможенными, техническими, эксплуатационными причинами или причинами, связанными с защитой окружающей среды, в соответствии с единообразными условиями, отвечающими статье 15 Конвенции. 3. Ни одна из Сторон не вводит для назначенных авиапредприятий другой Стороны требование о праве первого выбора, норме перевозок, о сборе за отсутствие права возражения или любого другого требования, не соответствующего целям настоящего Соглашения в отношении емкости, частоты или объема перевозок. 4. Ни одна из Сторон не требует представления на утверждение расписаний и планов чартерных рейсов или планов производства полетов авиапредприятий другой Стороны, за исключением случаев, когда на равноправной основе может потребоваться соблюдение единообразных условий, указанных в пункте 2 настоящей Статьи, или в случаях, которые могут быть специально оговорены в приложении к настоящему Соглашению. Если же какая-либо Сторона требует представления информации для сведения, то она определяет минимальные требования и процедуры представления сведений, вызывающие минимальную административную нагрузку на посреднические авиатранспортные органы и назначенные авиапредприятия другой Стороны. 	<p><i>ограничения на определенный тип сообщения, в частности на нерегулярные пассажирские перевозки.</i></p> <p><i>Эта ограниченная по времени мера переходного характера позволяет изменить соотношение предлагаемой емкости на маршруте с традиционной формулы 50/50 на 60/40 или на какую-либо иную формулу. Этот вариант не подходит для маршрутов, полеты по которым выполняют более чем два авиапредприятия.</i></p> <p><i>Каждое назначенное авиапредприятие может предлагать емкость по методу свободного определения, при котором индивидуальные авиапредприятия определяют предлагаемую емкость без утверждения или вмешательства при условии соблюдения закона(ов) о конкуренции, если это применимо.</i></p> <p><i>Стороны соглашаются упразднить свой непосредственный двусторонний контроль за провозной емкостью с сохранением возможности применения методов недискриминационного многостороннего контроля в соответствии с Конвенцией.</i></p> <p><i>В соглашениях, заключаемых по методу свободного определения, нет конкретных положений о соотношении между емкостью и спросом, и необходимая корректировка в этом случае достигается отдельными авиапредприятиями путем конкурентного ценообразования и составления расписаний с учетом рыночной конъюнктуры. Этот механизм функционирует менее эффективно, когда стихийно складывающаяся рыночная конъюнктура нарушается или ухудшается.</i></p> <p><i>Метод свободного определения, как правило, запрещает все формы дискриминации или приемы недобросовестной конкуренции, включая грабительское ценообразование, и предусматривает возможные консультации и меры по их устранению. В положении о гарантиях в отношении методов недобросовестной конкуренции рассматривается эта дополнительная и заслуживающая похвалы процедура.</i></p> <p><i>Принимая во внимание свободу действий, предоставляемую назначенным авиапредприятиям в отношении предлагаемой ими емкости, а также с учетом потенциальной возможности совершения таких антиконкурентных действий, как "демпинг емкости", подход, основанный на полной либерализации, должен применяться при условии возможного вмешательства на основе законов сторон о конкуренции, если это применимо.</i></p>

Статья 17 Ценообразование (тарифы)	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">[Вариант 1 из 2]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;">Традиционный подход/промежуточный подход/ полная либерализация</div> <p>Цены (тарифы) устанавливаются с соблюдением Статьи __ (Добросовестная конкуренция).</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 2]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;">Промежуточный подход</div> <p>1. Тарифы, применяемые назначенным авиапредприятием или авиапредприятиями любой Стороны при осуществлении воздушных сообщений, охватываемых настоящим Соглашением, устанавливаются по принципу утверждения тарифов страной начала перевозки.</p> <p>2. Каждая Сторона имеет право утверждать или отклонять тарифы на перевозку в одном направлении или "туда и обратно" между территориями обеих Сторон, которая начинается на ее территории. Ни одна Сторона не предпринимает односторонние действия, препятствующие введению предлагаемых тарифов или сохранению действующих тарифов на перевозку в одном направлении или "туда и обратно" между территориями обеих Сторон, начинающуюся на территории другой Стороны.</p> <p>[3. Несмотря на положения настоящей Статьи, любое назначенное авиапредприятие может применять тарифы в отношении нерегулярных перевозок, если об этих тарифах уведомлены соответствующие Стороны.]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;">Полная либерализация</div> <p>Цены (тарифы), назначаемые авиапредприятиями, не подлежат представлению ни одной из Сторон или утверждению ими.</p>	<p><i>Вариант, применимый ко всем трем подходам, по которому любая сторона требует применения статьи __ (Добросовестная конкуренция) в связи с назначением цен, которое может представлять собой практику недобросовестной конкуренции.</i></p> <p><i>Этот промежуточный подход к утверждению тарифов на перевозку между сторонами основывается на принципе страны начала перевозки.</i></p> <p><i>Сфера действия утверждения охватывает прежде всего тарифы на перевозки по третьей и четвертой "свободам воздуха", которые полностью входят в регулятивную компетенцию соответствующих сторон.</i></p> <p><i>Положение об утверждении тарифов на нерегулярные перевозки включено в качестве факультативного.</i></p> <p><i>При полной либерализации тарифы не могут отменяться ни по каким причинам. Практика авиапредприятий в отношении тарифов может быть подчинена законам сторон о конкуренции, если это применимо.</i></p>

Статья 18 Гарантии	Пояснительные примечания
<p>1. Стороны соглашаются с тем, что нижеуказанная практика авиапредприятий может расцениваться как возможная практика недобросовестной конкуренции, заслуживающая внимательного рассмотрения:</p> <p>a) установление авиатарифов на маршрутах на уровнях, которые в целом недостаточны для покрытия расходов на предоставление услуг, с которыми они связаны;</p> <p>b) добавление избыточной провозной емкости или частоты перевозок;</p> <p>c) такая практика является не временной, а постоянной;</p> <p>d) такая практика оказывает серьезное негативное экономическое влияние на другое авиапредприятие или наносит ему значительный ущерб;</p>	<p><i>Данное положение о гарантиях будет уместно и применимо только в том случае, если стороны договорятся о движении в направлении либерализации или даже о создании условий полностью "открытого неба" для своих назначенных перевозчиков. Перечень видов коммерческой деятельности авиапредприятий, которые могут быть сигналом о возможном применении практики недобросовестной конкуренции, является всего лишь ориентировочным. Он был разработан ИКАО и направлен Договаривающимся государствам в качестве рекомендации. Данное положение может быть использовано, если группа государств договорилась двигаться в направлении создания менее контролируемого режима, но ни одна из сторон не имеет законов о конкуренции, в качестве гарантий им может потребоваться взаимно согласованный перечень описания того, что будет составлять практику недобросовестной и/или добросовестной конкуренции. С учетом конкретных условий конкуренции, в которых действуют</i></p>

Статья 18 Гарантии	Пояснительные примечания
<p>е) такая практика отражает очевидное намерение или может причинить вред другому авиапредприятию, устранить или вытеснить его с рынка;</p> <p>ф) поведение свидетельствует о злоупотреблении доминирующим положением на маршруте.</p> <p>2. Если авиационные власти любой из Сторон считают, что операция или операции, предполагаемые или совершаемые назначенным авиапредприятием другой Стороны, могут представлять собой недобросовестную конкуренцию согласно признакам, указанным в пункте 1, они могут обратиться с просьбой о проведении консультаций в соответствии со Статьей ___ [Консультации] с целью решения проблемы. Любая такая просьба сопровождается указанием причин обращения с просьбой, и такие консультации начинаются в течение 15 дней с даты подачи просьбы.</p> <p>3. Если Стороны не могут решить проблему посредством консультаций, любая из Сторон может прибегнуть к применению механизма разрешения споров согласно Статье ___ [Разрешение споров] с целью урегулирования разногласий.</p>	<p><i>авиапредприятия, и правовых режимов в области конкуренции, применимых к их соответствующим территориям, стороны могут определить другие признаки недобросовестной конкуренции, которые могут быть включены в данное положение.</i></p> <p><i>"Механизм гарантий" включает в себя данное положение о гарантиях наряду с четвертым вариантом положения об урегулировании разногласий (процесс посредничества на основе рекомендаций ИКАО), которое содержится в статье о разрешении споров.</i></p> <p><i>В качестве альтернативы механизму гарантии стороны могут согласовать поэтапный переход к полному доступу к рынку и другие положения в целях облегчения перехода к полной либерализации (см. приложение IV).</i></p>

Статья 19 Законы о конкуренции	Пояснительные примечания
<p>1. Стороны информируют друг друга о своих законах, политике и практике в области конкуренции, об изменениях в них и любых преследуемых ими конкретных целях, которые могут повлиять на осуществление воздушных сообщений на основании настоящего Соглашения, и указывают полномочные органы, ответственные за их применение.</p> <p>2. В той степени, в какой это допускается ее собственными законами и правилами, каждая Сторона оказывает помощь авиапредприятиям другой Стороны, давая указания относительно соответствия любой предлагаемой практики авиапредприятий своим законам, политике и практике в области конкуренции.</p> <p>3. Стороны уведомляют друг друга о любых случаях отмеченного ими несоответствия между применением их законов, политики и практики в области конкуренции и вопросами, относящимися к применению настоящего Соглашения; процесс консультаций, предусматриваемый настоящим Соглашением, используется по просьбе любой из Сторон с целью определения наличия такого конфликта и возможностей его разрешения или максимального ослабления.</p> <p>4. Стороны уведомляют друг друга о своем намерении начать процессуальные действия против авиапредприятия(й) другой Стороны или о вчинении в рамках их законов о конкуренции любых частных судебных исков, о которых им может быть известно.</p>	<p><i>Данное типовое положение, разработанное ИКАО, призвано служить всеобъемлющим, но поддающимся адаптации сводом процедур на случай, если две стороны или несколько испытывают или могут испытывать проблемы в своих отношениях в области воздушного транспорта, связанной с применением национальных законов о конкуренции. В нем делается акцент на необходимость уведомления, сотрудничества, проявление сдержанности и проведение консультаций в целях предупреждения и разрешения конфликтов или потенциальных конфликтов. Его использование сторонами не имеет смысла, когда, например, любая из сторон одобряет практику сотрудничества авиапредприятий, такую, например, как согласование тарифов, и ни одна из сторон не имеет закона о конкуренции. Это положение также не предназначено для дополнения каких-либо действующих процедур, и обязательства, предусмотренные в нем, должны согласовываться с полномочными органами сторон, которые занимаются вопросами конкуренции. В общем, его цель состоит в усилении механизма предупреждения и урегулирования конфликтов, а также в решении на региональной или плюрилатеральной основе вопросов, связанных с применением норм законодательства о конкуренции к воздушному транспорту. Это положение основывается главным образом на концепциях и принципах, сформулированных в подробных руководящих положениях по данному вопросу, которые были разработаны ИКАО наряду с этой типовой статьей (см. Doc 9587).</i></p>

<p align="center">Статья 19 Законы о конкуренции</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>5. Без ущерба праву на иск любой Стороны процесс консультаций, предусмотренный настоящим Соглашением, используется всякий раз, когда того требует какая-либо из Сторон, и имеет своей целью определение соответствующих интересов Сторон и вероятных последствий конкретного иска, предъявленного по закону о конкуренции.</p> <p>6. В ходе таких консультаций Стороны стараются прийти к соглашению, уделяя должное внимание соответствующим интересам каждой Стороны и альтернативным средствам, которые также могут позволить достичь целей такого иска по закону о конкуренции.</p> <p>7. Если соглашение не достигнуто, каждая Сторона при применении своих законов, политики и практики в области конкуренции полностью и доброжелательно учитывает точку зрения другой Стороны и проявляет в международных отношениях вежливость, умеренность и воздержанность.</p> <p>8. Сторона, по закону о конкуренции которой возбужден частный судебный иск, содействует допуску каждой Стороны к соответствующему судебному органу и/или, при необходимости, предоставляет информацию этому органу. Такая информация может включать сведения о ее собственных интересах в области внешних сношений, интересах каждой Стороны, о которых сообщила эта Сторона, и, по возможности, о результатах любых консультаций с каждой Стороной относительно данного иска.</p> <p>9. В той степени, в какой их законодательство или их национальная политика позволяет это, и в соответствии со всеми применимыми международными обязательствами Стороны сотрудничают в разрешении их авиапредприятий или гражданам предоставлять компетентным органам обеих Сторон информацию, имеющую отношение к иску, предъявленному по закону о конкуренции, при условии, что такое сотрудничество или предоставление информации не противоречат их важным национальным интересам.</p> <p>10. До тех пор, пока иск, возбужденный органами одной Стороны, занимающимися законами о конкуренции, является предметом консультаций с другой Стороной, Сторона, на территории которой возбужден иск, воздерживается в ожидании результатов этих консультаций от требования о разглашении сведений, находящихся на территории другой Стороны, а эта другая Сторона воздерживается от применения любого блокирующего законодательства.</p>	

<p align="center">Статья 20 Перевод валют и перечисление выручки</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>Каждая Сторона разрешает авиапредприятию(ям) другой Стороны по требованию переводить и перечислять за границу по усмотрению авиапредприятия(й) все местные доходы, полученные от продажи авиатранспортных услуг и соответствующей деятельности, непосредственно связанной с воздушной перевозкой, сумма которых превышает местные расходы, при этом этот перевод и перечисление разрешается осуществлять незамедлительно, без ограничений,</p>	<p><i>В некоторых соглашениях данное положение может быть либо отдельной статьей, либо составлять часть статьи "Коммерческие возможности".</i></p> <p><i>Это разработанное ИКАО положение, направленное на содействие переводу валют и перечислению выручки, представляет собой всеобъемлющий вариант положения, содержащегося почти во всех двусторонних соглашениях о воздушном сообщении.</i></p> <p><i>Под выражением "соответствующая деятельность, непосредственно связанная с воздушной перевозкой", как</i></p>

<p align="center">Статья 20 Перевод валют и перечисление выручки</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>дискриминации или налогообложения и по официальному обменному курсу, который применяется в день поступления требования о переводе и перечислении.</p>	<p><i>правило, понимаются виды деятельности, тесно связанные с обеспечением воздушных сообщений, такие, как автобусное обслуживание между аэропортом и гостиницами и предоставление наземного обслуживания, когда это разрешено, другим авиапредприятиям. Данное выражение не охватывает такие виды деятельности, как получение доходов от гостиниц, проката автомашин, инвестиций в местную недвижимую собственность или облигации и акции, которые могут регулироваться другим режимом перевода валют и перечисления выручки. Термин "без налогообложения" относится к налогообложению перевода валют и перечисления выручки, а не к общегосударственному подоходному налогу, который рассматривается в статье "Налогообложение".</i></p>

<p align="center">Статья 21 Продажа и маркетинг авиатранспортных услуг</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>1. Каждая Сторона предоставляет назначенному авиапредприятию другой Стороны право продажи и маркетинга международных авиатранспортных услуг и соответствующей продукции на своей территории (напрямую или через агентов или других посредников, выбранных авиапредприятием), включая право на создание своих представительств как "на линии", так и "вне линии".</p> <p>2. [Каждое авиапредприятие имеет право продавать услуги по перевозке в валюте данной территории или, по своему усмотрению, в свободно конвертируемой валюте других стран, и любое лицо вольно платить за такую перевозку в валюте, принимаемой этим предприятием].</p>	<p><i>В некоторых соглашениях данное положение может быть либо отдельной статьей, либо составлять часть статьи "Коммерческие возможности".</i></p> <p><i>В некоторых положениях этой статьи делаются ссылки на "назначенные авиапредприятия". Сторонам необходимо рассмотреть вопрос о том, должны ли положения об этих видах деятельности, содержащиеся в данной статье, распространяться также на все авиапредприятия сторон, а не только на назначенные.</i></p> <p><i>Это разработанное ИКАО положение предусматривает простой, но справедливый стандарт в отношении выдачи авиапредприятиям разрешения на продажу и маркетинг своих услуг. Данное положение не применяется к продаже и маркетингу авиатранспортных услуг через автоматизированные системы бронирования (АСБ), которые рассматриваются в отдельном положении. Термин "представительство на линии" отражает ситуацию, когда представительство находится в городе или стране, которые непосредственно обслуживаются данным авиапредприятием; "представительство вне линии" находится в городе/стране, которые данным авиапредприятием непосредственно не обслуживаются. Некоторые недавно заключенные двусторонние соглашения о воздушном сообщении содержат также альтернативное положение, которое приводится в квадратных скобках.</i></p> <p><i>Данный факультативный текст гарантирует авиапредприятиям возможность свободной продажи в конвертируемой валюте, принимаемой при продаже этим авиапредприятием, и в то же время не требует от авиапредприятий принимать валюту, которую они не используют.</i></p>

<p align="center">Статья 22 Иностраный персонал и доступ к местным услугам</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<div data-bbox="201 594 756 636" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p align="center">Традиционный и промежуточный подходы</p> </div> <p>1. Назначенному авиапредприятию или авиапредприятиям одной Стороны разрешается на условиях взаимности доставлять на территорию каждой Стороны и содержать на ней своих представителей, а также коммерческий, эксплуатационный и технический персонал, необходимый в связи с эксплуатацией договорных линий.</p> <p>2. Такие потребности в персонале могут по усмотрению назначенного авиапредприятия или авиапредприятий одной Стороны удовлетворяться за счет собственного персонала или путем использования услуг любой другой организации, компании или авиапредприятия, действующих на территории другой Стороны и имеющих разрешение на предоставление таких услуг другим авиапредприятиям.</p> <p>3. Представители и персонал подчиняются действующим законам и правилам другой Стороны и соблюдают такие законы и правила:</p> <p>а) каждая Сторона на основе взаимности и с минимальной задержкой предоставляет необходимое разрешение на работу, временные визы и прочие аналогичные документы представителям и персоналу, упомянутым в пункте 1 настоящей Статьи;</p> <p>б) каждая Сторона упрощает и облегчает условия выдачи разрешений на работу персоналу, выполняющему определенные временные обязанности в течение срока, не превышающего девяносто (90) дней.</p> <div data-bbox="201 1381 756 1423" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p align="center">Полная либерализация</p> </div> <p>Каждая Сторона разрешает назначенным авиапредприятиям другой Стороны:</p> <p>а) доставлять на свою территорию и содержать иностранных служащих, выполняющих управленческие, коммерческие, технические, эксплуатационные и другие специальные функции, необходимые для предоставления авиатранспортных услуг, в соответствии с законами и правилами принимающего государства, касающимися въезда, проживания и найма на работу;</p>	<p><i>В некоторых соглашениях данное положение может быть либо отдельной статьей, либо составлять часть статьи "Коммерческие возможности".</i></p> <p><i>В некоторых положениях этой статьи делаются ссылки на "назначенные авиапредприятия". Сторонам необходимо рассмотреть вопрос о том, должны ли положения об этих видах деятельности, содержащиеся в данной статье, распространяться также на все авиапредприятия сторон, а не только на назначенные</i></p> <p><i>Традиционный и промежуточный подходы основаны на принципе взаимности, который при толковании его в количественном отношении означает численное ограничение по количеству служащих авиапредприятия, которые могут находиться на территории другой стороны.</i></p> <p><i>Пункт 3 б) предусматривает использование временных служащих, требования к которым в отношении найма на работу и проживания могут быть менее строгими, чем к постоянным служащим.</i></p> <p><i>Пункт а) данного положения ИКАО об иностранном персонале имеет целью упростить пребывание за границей определенной категории авиационного персонала, а именно персонала, выполняющего управленческие, коммерческие, технические и эксплуатационные функции. Данное положение применяется при условии соблюдения международных обязательств, а также национальных законов принимающей стороны, касающихся въезда, проживания и найма на работу, которые в большинстве случаев должны быть достаточно гибкими для обеспечения исполнения обязательств стороны по данному положению.</i></p>

Статья 22 Иностраный персонал и доступ к местным услугам	Пояснительные примечания
b) использовать услуги и персонал любой другой организации, компании или авиапредприятия, действующих на ее территории и имеющих разрешение на предоставление таких услуг.	<i>Пункт b) направлен на удовлетворение потребности в более частом использовании авиапредприятиями персонала третьих стран в связи с ростом числа объединений и глобализацией коммерческой деятельности авиапредприятий. Следовательно, он предусматривает возможность использования персонала и услуг авиапредприятия-партнера по альянсу или по соглашению о совместном использовании кодов, а также любой местной компании или организации.</i>

Статья 23 Смена емкости	Пояснительные примечания
<div data-bbox="201 810 755 848" style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 2px; margin-bottom: 10px;">Традиционный подход</div> <p>1. При осуществлении любых согласованных перевозок на любом указанном маршруте назначенное авиапредприятие любой Стороны может заменить одно воздушное судно другим в каком-либо пункте на территории другой Стороны только при следующих условиях:</p> <p>a) это оправдано с точки зрения эксплуатационной экономии;</p> <p>b) воздушное судно, используемое на более удаленном участке маршрута от конечного пункта, находящегося на территории первой Стороны, не крупнее по емкости, чем воздушное судно, используемое на более близком участке;</p> <p>c) воздушное судно, используемое на более удаленном участке, эксплуатируется только в связи с перевозками, выполняемыми воздушным судном, используемым на более близком участке, и только для продолжения таких перевозок, и расписание его полетов составляется таким образом, чтобы обеспечивать это; первое воздушное судно прибывает в пункт замены с целью перевозки загрузки, переходящей с воздушного судна, используемого на более близком участке, или передаваемой этому воздушному судну; и его емкость устанавливается прежде всего с учетом этой цели;</p> <p>d) объем перевозок через пункт замены является адекватным;</p> <p>e) авиапредприятие [не представляется широкой публике посредством рекламы или иным образом] [не представляется прямо или косвенно и посредством расписаний, автоматизированных систем бронирования, систем котировки тарифов, объявлений или иным образом] [как выполняющее перевозки, начиная с пункта, в котором производится замена воздушного судна] как выполняющее какие-либо перевозки, иные, чем согласованные перевозки на соответствующих указанных маршрутах;</p> <p>f) если согласованные перевозки включают замену воздушного судна, этот факт указывается во всех расписаниях, автоматизированных системах бронирования, системах котировки тарифов, рекламах и прочих подобных средствах;</p>	<p><i>В некоторых соглашениях данное положение может быть отдельной статьёй, составлять часть статьи "Коммерческие возможности" или охватываться в таблице маршрутов.</i></p> <p><i>Положение о смене емкости может быть отдельной статьёй или может быть изложено в таблице маршрутов. В целом замена емкости позволяет авиапредприятию более экономно эксплуатировать участки международных маршрутов, далеко отстоящие от его собственной территории, за счет более точной подгонки емкости своих рейсов, выполняемых на таких участках, под более низкие объемы перевозок в направлении его территории и с его территории, которые, как правило, ожидаются при использовании наиболее удаленных участков протяженного маршрута.</i></p> <p><i>По формуле смены емкости традиционного типа замена воздушного судна разрешается, но при соблюдении ряда условий, касающихся согласования расписаний полетов, размера воздушного судна, объема перевозок и ограничений провозной емкости в случае применения режима контроля за емкостью. Данные условия направлены на разрешение замены воздушного судна, но с некоторыми ограничениями. В подпункте e) приводится факультативная формулировка с целью охвата других современных средств маркетинга и продажи, помимо рекламы, при предоставлении обслуживания со сменой емкости. Факультативная формулировка, приводимая в подпункте h), обеспечивает дополнительную гибкость перевозчику, позволяя ему при условии получения разрешения выполнять более чем один рейс из пункта замены. Однако другие условия замены воздушного судна остаются в силе.</i></p>

<p align="center">Статья 23 Смена емкости</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>g) положения Статьи __ настоящего Соглашения определяют все договоренности в отношении замены воздушного судна;</p> <p>h) в связи с любым одним рейсом воздушного судна на территорию, где производится замена воздушного судна, с этой территории может выполняться только один рейс [если авиационные власти другой Стороны не разрешают авиапредприятию выполнять более одного рейса].</p> <p>2. Положения пункта 1 настоящей Статьи:</p> <p>a) не ограничивают право назначенного авиапредприятия производить замену воздушного судна на территории Стороны, назначившей это авиапредприятие;</p> <p>b) не позволяют назначенному авиапредприятию любой Стороны размещать свои воздушные суда на территории другой Стороны для целей замены воздушных судов.</p> <p>3. Положения настоящей Статьи не ограничивают способность авиапредприятия предоставлять услуги на основе соглашений о совместном использовании кодов и/или соглашений о блокировании мест, предусмотренных в настоящем Соглашении [в таблице маршрутов настоящего Соглашения].</p> <div data-bbox="201 1062 756 1104" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> <p>Промежуточный подход</p> </div> <p>1. Каждое назначенное авиапредприятие может при выполнении любого одного или всех рейсов на договорных линиях производить по своему усмотрению замену воздушного судна на территории другой Стороны в любом пункте указанного маршрута при условии, что:</p> <p>a) расписание полетов воздушных судов, используемых после пункта замены воздушного судна, составляется в соответствии с расписанием прибывающих или убывающих воздушных судов, в зависимости от конкретного случая;</p> <p>b) в случае замены воздушного судна на территории другой Стороны и использования более одного воздушного судна после пункта замены не более чем одно такое воздушное судно может быть одинакового размера и никакое воздушное судно не может быть крупнее воздушного судна, используемого на участке третьей и четвертой "свобод воздуха".</p> <p>2. С целью выполнения перевозок с заменой воздушного судна назначенное авиапредприятие может использовать собственную, а при условии соблюдения национальных правил – арендованную технику и может осуществлять эксплуатацию согласно коммерческим соглашениям с другим авиапредприятием.</p> <p>3. Назначенное авиапредприятие может использовать разные или идентичные номера рейсов на участках своих перевозок с заменой воздушного судна.</p>	<p align="center"><i>Пункт 2 разрешает авиапредприятиям производить смену емкости на территории собственной стороны без каких-либо ограничений, но запрещает размещать свои воздушные суда на территории другой стороны.</i></p> <p align="center"><i>Положения традиционных статей о смене емкости зачастую практически не могут применяться к совместному использованию кодов и/или блокированию мест, и для того, чтобы разрешить такую деятельность в положениях о смене емкости необходимо предусмотреть исключение. Формулировка в квадратных скобках будет использоваться при наличии приложения к соглашению, содержащего таблицу маршрутов. В таких случаях государства могут включать положения о смене емкости в это приложение.</i></p> <p align="center"><i>Промежуточный подход представляет собой более современную и гибкую формулу смены емкости, которая ограничивается только условиями, касающимися согласования расписаний полетов и размера воздушных судов при использовании более одного воздушного судна после пункта замены. Ссылки в п. 2 на использование арендованной техники и коммерческие соглашения предполагают достижение сторонами договоренности и по этим вопросам.</i></p>

Статья 23 Смена емкости	Пояснительные примечания
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;">Полная либерализация</div> <p>На любом международном участке или участках согласованных маршрутов назначенное авиапредприятие может выполнять международные воздушные перевозки без каких-либо ограничений в отношении изменения в любом пункте на маршруте типа или количества используемых воздушных судов при условии, что [за исключением чистогрузовых перевозок] перевозка после такого пункта является продолжением перевозки с территории Стороны, назначившей авиапредприятие, и, применительно к прибывающей загрузке, перевозка на территорию Стороны, назначившей авиапредприятие, является продолжением перевозки из пункта, находящегося за таким пунктом.</p>	<p><i>Принцип полной либерализации обеспечивает большую эксплуатационную гибкость при использовании авиационной техники. Положения такого типа позволяют, например, создать в пункте замены узловый пункт, при условии, конечно, достижения договоренности с другими соответствующими партнерами. Единственное ограничение состоит в том, что полеты должны осуществляться линейным способом, т.е. рейс на втором участке должен быть продолжением или продолжением предшествующего стыковочного убывающего или прибывающего рейса. Формулировка в квадратных скобках устраняет данное ограничение в отношении чистогрузовых перевозок.</i></p>

Статья 24 Наземное обслуживание	Пояснительные примечания
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;">Промежуточный подход</div> <p style="text-align: center;">[Вариант 1 из 2]</p> <p>При условии соблюдения применимых положений по безопасности полетов, включая Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО (SARPS), содержащиеся в Приложении 6, назначенное авиапредприятие или авиапредприятия одной Стороны могут на основе взаимности самостоятельно осуществлять наземное обслуживание на территории другой Стороны и по своему усмотрению полностью или частично пользоваться услугами по наземному обслуживанию, предоставляемыми любым агентом, имеющим разрешение компетентных властей другой Стороны на оказание таких услуг.</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 2]</p> <p>1. При условии соблюдения применимых положений по безопасности полетов, включая Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО (SARPS), содержащиеся в Приложении 6, назначенное авиапредприятие или авиапредприятия одной Стороны могут на основе взаимности самостоятельно осуществлять наземное обслуживание на территории другой Стороны и по своему усмотрению полностью или частично пользоваться услугами по наземному обслуживанию, предоставляемыми любым агентом, имеющим разрешение компетентных властей другой Стороны на оказание таких услуг.</p>	<p><i>В некоторых соглашениях данное положение может быть либо отдельной статьёй, либо составлять часть статьи "Коммерческие возможности".</i></p> <p><i>Во всех положениях следует делать ссылки на положения по безопасности полетов. Предложение, указывающее на наземное обслуживание, будет охватываться Приложением 6.</i></p> <p><i>В некоторых положениях настоящей статьи упоминаются "назначенные авиапредприятия". Сторонам необходимо рассмотреть вопрос о том, следует ли положения об этих видах деятельности, содержащиеся в данной статье, также распространить на все авиапредприятия сторон, а не только на назначенные.</i></p> <p><i>Данный подход позволяет назначенному авиапредприятию выбирать среди конкурирующих поставщиков наземного обслуживания. В зависимости от степени конкуренции между поставщиками это может обеспечить некоторое улучшение обслуживания и снижение его стоимости. Данный подход широко применяется в аэропортах со значительным числом авиакомпаний и физическими ограничениями по числу поставщиков наземного обслуживания, которые могут быть размещены в аэропорту.</i></p> <p><i>Это переходное положение позволяет авиапредприятию на основе взаимности самому осуществлять свое наземное обслуживание или пользоваться услугами, предоставляемыми любым агентом, уполномоченным компетентными властями другой стороны на оказание услуг по наземному обслуживанию другим авиапредприятиям, выполняющим полеты в тот же аэропорт на территории другой стороны.</i></p>

<p align="center">Статья 24 Наземное обслуживание</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>2. Назначенное авиапредприятие или авиапредприятия любой Стороны также имеют право предоставлять услуги по наземному обслуживанию другим авиапредприятиям, выполняющим полеты в тот же аэропорт на территории любой Стороны.</p> <p>3. Осуществление прав, указанных в пунктах 1 и 2 настоящей Статьи, зависит только от физических или эксплуатационных ограничений, вводимых по соображениям безопасности полетов или авиационной безопасности в аэропорту. Любые ограничения применяются единообразно и на условиях, не менее благоприятных, чем наиболее благоприятные условия, предоставляемые любому авиапредприятию, занятому в аналогичных международных воздушных сообщениях на момент введения ограничений.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> <p>Полная либерализация</p> </div> <p>1. При условии соблюдения применимых положений по безопасности полетов, включая Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО (SARPS), содержащиеся в Приложении 6, любая Сторона разрешает авиапредприятию(ям) другой Стороны по усмотрению каждого авиапредприятия:</p> <p>a) осуществлять свое наземное обслуживание собственными силами;</p> <p>b) обслуживать другого или других авиаперевозчиков;</p> <p>c) объединяться с другими предприятиями для образования организации, предоставляющей обслуживание; и/или</p> <p>d) делать выбор среди конкурирующих поставщиков обслуживания.</p> <p>2. Любому авиаперевозчику разрешается свободно выбирать среди этих имеющихся альтернатив и комбинировать или изменять свои варианты, за исключением случаев, когда это явно практически нецелесообразно, а также когда такой выбор ограничивается по соответствующим соображениям безопасности полетов и авиационной безопасности и (за исключением самообслуживания, предусмотренного в пункте a) выше) ввиду слишком малого объема аэропортовых операций для поддержания конкурентоспособных поставщиков.</p> <p>3. Стороны всегда должны принимать необходимые меры для обеспечения разумного ценообразования на основе затрат и предоставления справедливого и равноправного режима авиаперевозчику(ам) другой(их) Стороны/Сторон.</p>	<p><i>В п. 3 признается, что права на осуществление наземного обслуживания могут быть ограничены только по соображениям безопасности полетов или авиационной безопасности в аэропорту. Он также распространяет принцип наиболее благоприятствуемой нации и национальный режим на применение любых таких ограничений.</i></p> <p><i>Согласно разработанному ИКАО подходу, основанному на полной либерализации, назначенное авиапредприятие имеет более широкий выбор в отношении наземного обслуживания: оно может осуществлять свое наземное обслуживание самостоятельно или пользоваться услугами другого авиапредприятия, предоставлять обслуживание другим авиапредприятиям или объединяться с другими авиапредприятиями для коллективного обслуживания, либо оно может выбирать поставщика среди конкурирующих поставщиков обслуживания (см. Дос 9587).</i></p> <p><i>В зависимости от конкретных обстоятельств государствам следует рассматривать возможность постепенного поэтапного введения самообслуживания и обслуживания несколькими поставщиками с учетом, при необходимости, размера аэропорта.</i></p> <p><i>В некоторых аэропортах количество воздушных перевозчиков и ограниченность физических средств могут не позволить всем авиаперевозчикам самостоятельно осуществлять свое наземное обслуживание на перроне; в таких случаях перевозчики, которым разрешено оказывать такие услуги, должны отбираться на основе объективных, транспарентных и недискриминационных процедур, и при этом должна предоставляться возможность выбора среди конкурентоспособных поставщиков.</i></p>

<p align="center">Статья 25 Совместное использование кодов/ кооперативные соглашения</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
	<p><i>Соглашения о совместном использовании кодов могут рассматриваться как и прочие кооперативные соглашения между авиапредприятиями, требующие наличия у участвующих авиапредприятий соответствующих правомочий (в случае совместного использования кодов – основных коммерческих прав) и соблюдения требований, обычно применяемых к таким соглашениям. Однако государствам, желающим иметь специальную статью о</i></p>

<p align="center">Статья 25 Совместное использование кодов/ кооперативные соглашения</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p align="center">[Вариант 1 из 2]</p> <p align="center">Промежуточный подход</p> <p>Каждое назначенное авиапредприятие может заключать с авиапредприятиями каждой Стороны кооперативные маркетинговые соглашения, такие, например, как соглашения о создании совместных предприятий, блокировании мест и совместном использовании кодов, при условии, что оба заинтересованных авиапредприятия имеют соответствующие полномочия и отвечают требованиям, обычно применяемым к таким соглашениям.</p> <p align="center">Полная либерализация</p> <p>1. Осуществляя или предлагая санкционированные перевозки на договорных линиях, любое назначенное авиапредприятие одной Стороны может заключать кооперативные маркетинговые соглашения, касающиеся, например, создания совместных предприятий, блокирования мест или совместного использования кодов, с:</p> <p>a) авиапредприятием или авиапредприятиями любой из Сторон;</p> <p>b) авиапредприятием или авиапредприятиями третьей страны;</p> <p>c) наземным перевозчиком любой страны, при условии, что все авиапредприятия, участвующие в таких соглашениях, 1) имеют соответствующие полномочия и 2) отвечают требованиям, обычно применяемым к таким соглашениям.</p> <p>2. Стороны соглашаются принимать необходимые меры по обеспечению надлежащего информирования и защиты потребителей в отношении рейсов, выполняемых на условиях совместного использования кодов в пункты или из пунктов, находящихся на их территории, а также по обеспечению предоставления пассажирам, по крайней мере, необходимой информации следующим образом:</p> <p>a) устно и, при возможности, в письменной форме в момент бронирования;</p> <p>b) в письменной форме на самом билете и/или (если возможно) на прилагаемом к билету документе, в котором содержатся сведения о маршруте, или на любом другом документе, заменяющем билет, например на письменном подтверждении, содержащем информацию о том, к кому следует обратиться в случае возникновения трудностей, и точные сведения о том, какая авиакомпания несет ответственность в случае нанесения ущерба или авиационного происшествия;</p> <p>c) вновь устно – соответствующими сотрудниками авиакомпании, занимающимися наземным обслуживанием в аэропортах, на всех этапах перевозки.</p>	<p><i>совместном использовании кодов, предлагается нижеуказанный текст.</i></p> <p><i>В качестве альтернативы государства могут осветить вопросы совместного использования кодов в статье о коммерческих возможностях или в примечаниях к таблице маршрутов.</i></p> <p><i>Промежуточный подход конкретно признает возможность использования кооперативных соглашений такого типа, однако ограничивает их применение назначенными авиапредприятиями сторон в соглашении. В качестве временной меры совместное использование кодов может ограничиваться конкретными маршрутами или определенным количеством рейсов, которые затем могут быть изменены в результате последующих переговоров и/или обмена нотами.</i></p> <p><i>Этап полной либерализации включает кооперативные соглашения с авиапредприятиями третьих стран и с наземными перевозчиками. В большинстве соглашений о либерализации он также включает договоры аренды с экипажем между авиапредприятиями сторон, однако для целей настоящего типового соглашения в него включены отдельные положения об аренде.</i></p> <p><i>Фраза "требования, обычно применяемые" к кооперативным соглашениям в случае совместного использования кодов будет включать, например, требования об уведомлении и защите потребителей. Это положение может иметь форму дополнительной статьи, заимствованной из документа Doc 9587.</i></p> <p><i>Фраза в п. b) "на любом другом документе, заменяющем билет, например на письменном подтверждении" включает оформление билетов с помощью электронных средств.</i></p>

<p align="center">Статья 25 Совместное использование кодов/ кооперативные соглашения</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>[3. Авиапредприятия обязаны представлять любое предлагаемое кооперативное соглашение на утверждение авиационных властей всех Сторон по крайней мере за ___ дней до предлагаемого введения его в действие].</p> <p align="center">[Вариант 2 из 2]</p> <p align="center">Промежуточный подход и полная либерализация</p> <p>1. При условии выполнения нормативных требований, обычно применяемых к таким операциям авиационными властями каждой Стороны, каждое назначенное авиапредприятие другой Стороны может заключать кооперативные соглашения с целью:</p> <p>а) предоставления согласованных услуг на указанных маршрутах на основе совместного использования кодов (т. е. продажа перевозок под собственным кодом) на рейсах, выполняемых авиапредприятием(ями) любой Стороны [и/или третьей страны]; и/или</p> <p>б) осуществления перевозок под кодом любого другого авиапредприятия(й) в тех случаях, когда такому другому авиапредприятию(ям) авиационными властями одной Стороны разрешено продавать перевозки под собственным кодом на рейсах, осуществляемых этим назначенным авиапредприятием другой Стороны.</p> <p>2. Рейсы с совместным использованием кодов, связанные с перевозкой между пунктами на территории любой Стороны, ограничиваются рейсами, выполняемыми авиапредприятием(ями), которому(ым) авиационные власти этой Стороны разрешили осуществлять перевозки между пунктами на территории этой Стороны, и любая перевозка между пунктами на этой территории под кодом назначенного авиапредприятия(й) другой Стороны выполняется только как часть международной перевозки. Все авиапредприятия, участвующие в соглашениях о совместном использовании кодов, имеют соответствующие основные полномочия на эксплуатацию маршрутов. Авиапредприятиям разрешается передавать загрузку с одних воздушных судов, занятых в перевозках с совместным использованием кодов, на другие без каких-либо ограничений. Авиационные власти любой Стороны не отказывают в выдаче разрешения на выполнение упомянутых в подпункте а) выше перевозок с совместным использованием кодов назначенным авиапредприятием(ями) другой Стороны на том основании, что авиапредприятие(я), эксплуатирующее(ие) воздушные суда, не получило(и) от этих авиационных властей права на выполнение перевозок под кодом назначенного авиапредприятия(й) другой Стороны.</p> <p>3. Для целей Статьи ___ (Провозная емкость) Соглашения авиационные власти любой Стороны не ограничивают емкость, предлагаемую авиапредприятием или авиапредприятиями, назначенными другой Стороной, при перевозках с совместным использованием кодов.</p>	<p><i>Факультативное требование о представлении соглашения на утверждение может служить авиационным властям средством проверки того, что все авиапредприятия имеют соответствующие полномочия и отвечают требованиям, применяемым к таким соглашениям. В качестве альтернативы с этой целью могут использоваться национальные законы и правила.</i></p> <p><i>Подпункт а) позволяет авиаперевозчикам предлагать свои условия, продавая перевозки под собственными кодами (маркетинговые перевозчики) на рейсах, выполняемых авиапредприятиями любой из сторон и/или перевозчиками третьей страны (эксплуатирующие перевозчики), и содержат факультативную формулировку, приводимую в квадратных скобках (чтобы ограничить совместное использование кодов назначенными авиапредприятиями сторон, формулировку в квадратных скобках следует исключить).</i></p> <p><i>Подпункт б) позволяет назначенным авиапредприятиям использовать коды других авиапредприятий.</i></p> <p><i>Первое предложение п. 2 разрешает совместное использование кодов на внутренних участках маршрутов на территории стороны, но только в рамках международной перевозки. Последнее предложение п. 2 запрещает авиационным властям любой стороны отказывать в утверждении совместного использования кодов на том основании, что эксплуатирующее авиапредприятие не получило прав от этой стороны на выполнение перевозок под кодом назначенного авиапредприятия другой стороны. Если такой отказ будет позволен, то большие потенциальные возможности совместного использования кодов, на предоставление которых направлены данные положения, могут быть лишены другой стороной.</i></p> <p><i>В п. 3 признается важность установления ясности в отношении прав на предоставление емкости при совместном использовании кодов. Емкость, которую маркетинговые перевозчики могут предлагать при совместном использовании кодов, часто не ограничивается. Однако рейсы, выполняемые перевозчиками с использованием</i></p>

<p align="center">Статья 25 Совместное использование кодов/ кооперативные соглашения</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
	<p><i>своего собственного оборудования, которые назначены в соответствии с соглашением, на собственных воздушных судах, нередко подвергаются ограничениям по емкости, независимо от того, используется ли на данных рейсах код другого перевозчика. Емкость эксплуатирующих авиаперевозчиков третьей страны, как правило, зависит только от положений соглашения о воздушном сообщении между государством эксплуатирующего перевозчика и другой стороной.</i></p>

<p align="center">Статья 26 Аренда воздушных судов</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>1.* Каждая Сторона может препятствовать использованию арендованных воздушных судов для осуществления сообщений в соответствии с настоящим Соглашением, если при таком использовании не соблюдаются положения Статьи ____ (Безопасность полетов) и Статьи ____ (Авиационная безопасность).</p>	<p><i>Определения:</i></p> <p><i>a) термин "аренда с экипажем" означает аренду воздушного судна с экипажем;</i></p> <p><i>b) термин "аренда без экипажа" означает аренду воздушного судна без экипажа.</i></p> <p><i>В данном положении предусматривается использование арендуемых воздушных судов на тех же основаниях, в части, касающейся безопасности полетов и авиационной безопасности, что и других воздушных судов, эксплуатируемых назначенными авиапредприятиями в рамках данного соглашения. В нем ясно оговаривается, что сторона может препятствовать использованию арендованных воздушных судов, не отвечающих стандартным требованиям к безопасности полетов и авиационной безопасности. Выполняя такое положение, некоторые государства могут требовать предварительного представления соглашений об аренде, связанных с полетами по международным маршрутам, с тем чтобы можно было предпринять своевременные действия, если у соответствующих полномочных органов возникнут опасения в отношении безопасности полетов. В некоторых случаях государства могут составлять списки авиапредприятий, у которых воздушные суда могут быть арендованы, и/или перечень авиапредприятий, у которых воздушные суда не могут быть арендованы, основываясь при этом, например, на отчетах о проведенных ИКАО проверках организации контроля за обеспечением безопасности полетов и учетной документации о результатах проверок на перроне.</i></p> <p><i>С учетом проблем безопасности полетов, обусловленных в некоторых ситуациях использованием арендованных воздушных судов, государства могут заключать соглашения, предусмотренные статьей 83 bis Конвенции, с целью передачи определенных обязанностей государства регистрации государству эксплуатации в соответствии с надлежащим инструктивным материалом ИКАО.</i></p> <p><i>В качестве практической меры любая сторона, обеспокоенная проблемами безопасности полетов в конкретной ситуации, связанной с использованием арендованных воздушных судов, может, по крайней мере в начальной стадии, консультироваться со стороной,</i></p>

Статья 26 Аренда воздушных судов	Пояснительные примечания
<div data-bbox="199 829 756 869" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> Промежуточный подход </div>	<p><i>авиапредприятие которой арендовало воздушное судно, учитывая при этом, что государство авиапредприятия-арендодателя может не быть стороной в соглашении. При рассмотрении вопроса о действиях согласно п. 1 государствам следует, прежде всего, определить, решены ли их проблемы безопасности полетов на арендованных воздушных судах путем применения действующего инструктивного материала и процедур ИКАО, которые ясно устанавливают ответственность за сохранение летной годности и обеспечение адекватности эксплуатационных стандартов и стандартов технического обслуживания в отношении таких арендованных воздушных судов, принимая во внимание соответствующие Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) ИКАО и соответствующий инструктивный материал, в частности Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора (Дос 8335), Руководство по летной годности (Дос 9760) и Инструктивный материал по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации (циркуляр 295).</i></p> <p><i>Этот подход предусматривает возможность выбора из двух вариантов. Основное различие между ними касается воздушных судов, арендуемых без экипажей из третьих стран.</i></p> <p><i>Аренда воздушных судов без экипажей у владельцев, не являющихся авиапредприятиями, которая иногда называется "финансовой" арендой, допускается почти повсеместно и, как правило, не является предметом соглашений о воздушном сообщении. Однако некоторые государства включают прямую ссылку на такую аренду в свои соглашения о воздушном сообщении. В рамках каждого подхода приводятся факультативные формулировки [указаны в квадратных скобках].</i></p> <p><i>Некоторые государства в силу национальных законов, принципов или правил, или по взаимному соглашению между соответствующими полномочными авиационными органами могут заранее санкционировать один или несколько видов аренды воздушных судов, в частности аренду без экипажей у любого авиапредприятия, аренду с экипажами между авиапредприятиями одной и той же стороны, аренду с экипажами у авиапредприятий другой стороны или аренду с экипажами у авиапредприятий третьих стран, при условии обеспечения выполнения во всех случаях применимых двусторонних, национальных и региональных положений по безопасности полетов и авиационной безопасности.</i></p> <p><i>В некоторых случаях государство может препятствовать выполнению полетов авиапредприятием, самолетный парк которого состоит в основном или полностью из воздушных судов, арендованных с экипажами у третьей стороны.</i></p>

<p align="center">Статья 26 Аренда воздушных судов</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p align="center">[Вариант 1 из 2]</p> <p>2. При условии выполнения пункта 1 выше, назначенные авиапредприятия каждой Стороны могут осуществлять сообщения в соответствии с настоящим Соглашением:</p> <p>a) используя воздушные суда, арендованные без экипажей у любых авиапредприятий [включая компании];</p> <p>b) используя воздушные суда, арендованные с экипажами у других авиапредприятий той же самой Стороны;</p> <p>c) используя воздушные суда, арендованные с экипажами у авиапредприятий любой другой Стороны;</p> <p>d) используя воздушные суда, арендованные с экипажами у авиапредприятий третьих стран,</p> <p>при условии, что все авиапредприятия, участвующие в договорах, перечисленных выше в подпунктах b), c) и d), имеют соответствующее разрешение и отвечают требованиям, обычно применяемым к таким договорам.</p>	<p><i>Термин "соответствующее разрешение" имеет более широкое значение, чем предоставление обычных "маршрутных и/или коммерческих прав" в соответствии с двусторонним соглашением, и включает:</i></p> <p><i>i) разрешение на осуществление экономической деятельности и эксплуатационное разрешение, связанное с безопасностью полетов, которое выдается авиапредприятию-арендодателю и авиапредприятию-арендатору (по или не по двустороннему соглашению) на обслуживаемых маршрутах;</i></p> <p><i>ii) любые другие национальные или региональные санкции, требующиеся для конкретного вида аренды.</i></p> <p><i>Этот пункт охватывает четыре ситуации, указанные в четырех подпунктах. В ситуации a) [аренда без экипажей] такое использование разрешается без ограничений при условии лишь соблюдения требований по безопасности полетов и авиационной безопасности. Одни государства предпочитают иметь дело в соглашении только с арендованными без экипажей воздушными судами, принадлежащими авиапредприятиям, а другие желают в прямой форме предусмотреть все случаи аренды без экипажей, в том числе у организаций, не являющихся авиапредприятиями.</i></p> <p><i>В ситуациях b) и c) такое использование допускается при условии соблюдения требований по безопасности полетов и авиационной безопасности, а также требования о том, чтобы арендодатель и арендатор имели необходимое эксплуатационное разрешение. Хотя арендодатель и арендатор в таких ситуациях обычно имеют необходимое эксплуатационное разрешение, здесь они упоминаются раздельно, чтобы охватить возможную ситуацию, когда требования по безопасности полетов государства-арендатора не допускают никакой аренды с экипажами у авиапредприятий других государств (например, требования Соединенных Штатов Америки).</i></p> <p><i>В ситуации d) [аренда воздушных судов с экипажами у авиапредприятий третьих стран] такое использование допускается при условии выполнения более широкого требования полномочного органа, включающего предоставление не только необходимых экономических прав авиапредприятиям, фигурирующим в договоре аренды, но и любых требуемых национальных или региональных санкций. Это учитывает ситуацию, при которой государства могут потребовать получения конкретного разрешения на выполнение некоторых полетов на арендованных воздушных судах.</i></p>
<p align="center">[Вариант 2 из 2]</p> <p>2. При условии выполнения пункта 1 выше, назначенные авиапредприятия каждой Стороны могут осуществлять сообщения в соответствии с настоящим Соглашением путем:</p> <p>a) использования воздушных судов, арендованных без экипажей у любых авиапредприятий [включая компании];</p> <p>b) использования воздушных судов, арендованных с экипажами у других авиапредприятий той же самой Стороны;</p>	<p><i>Этот вариант допускает использование арендованных воздушных судов в первых трех ситуациях при условии лишь выполнения требований по безопасности полетов и авиационной безопасности. В ситуации d) в отличие от первого варианта второй вариант допускает такое использование с более конкретным и ограничительным условием, в соответствии с которым договор аренды не влечет за собой предоставление авиапредприятием-арендодателем, предоставляющим воздушное судно и экипаж, коммерческих прав, которых оно не имеет.</i></p>

<p align="center">Статья 26 Аренда воздушных судов</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>с) использования воздушных судов, арендованных с экипажами у авиапредприятий другой Стороны;</p> <p>d) использования воздушных судов, арендованных с экипажами у авиапредприятий третьих стран, при условии, что это будет делаться только по договорам, которые не равнозначны предоставлению авиапредприятию-арендодателю возможности получения коммерческих права, иначе не имеющих у этого авиапредприятия.</p> <p>3. Независимо от положений пункта 2 d) выше, назначенные авиапредприятия каждой Стороны могут осуществлять сообщения в соответствии с настоящим Соглашением путем использования для специальной цели воздушных судов, арендованных на короткий срок с экипажами у авиапредприятий третьих стран.</p> <div data-bbox="201 806 756 848" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>Полная либерализация</p> </div> <p>2. При условии выполнения пункта 1, назначенные авиапредприятия каждой Стороны могут осуществлять сообщения в соответствии с настоящим Соглашением путем использования арендованных воздушных судов, отвечающих применимым требованиям по безопасности полетов и авиационной безопасности.</p>	<p><i>Пункт 3 второго варианта устанавливает исключение из требования в отношении коммерческих прав, указанного в п. 2 d), с учетом возможности возникновения непредвиденных чрезвычайных ситуаций, таких как необходимость срочной замены одного воздушного судна другим воздушным судном с экипажем на ограниченный период времени, например на период выполнения одного или нескольких рейсов, при неожиданной механической поломке воздушного судна и невозможности выполнения на нем регулярной перевозки.</i></p> <p><i>Этот подход допускает использование арендованных воздушных судов всех типов при условии, что такие воздушные суда отвечают применимым требованиям по безопасности полетов и авиационной безопасности.</i></p>

<p align="center">Статья 27 Смешанные перевозки</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<div data-bbox="201 1184 756 1226" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>Промежуточный подход</p> </div> <p>Каждое назначенное авиапредприятие может пользоваться собственными или прочими службами для наземной перевозки авиагруза.</p> <div data-bbox="201 1461 756 1503" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>Полная либерализация</p> </div> <p align="center">[Вариант 1 из 2]</p> <p>Каждое назначенное авиапредприятие может без ограничений использовать любые виды наземного транспорта в связи с международной воздушной перевозкой пассажиров и груза.</p>	<p><i>Промежуточный этап включает также такие методы, как использование аэропортовых таможенных средств обработки наземного груза, транспортировка груза, хранящегося на таможенном складе, перевозка в любой пункт или из любого пункта на территории третьих стран и назначение единой цены смешанной перевозки (при условии, что грузоотправитель не вводится в заблуждение относительно фактов, касающихся такой перевозки).</i></p> <p><i>Включение упоминания о пассажирах и фразы "без ограничений" – основное отличие между промежуточным этапом и этапом полной либерализации.</i></p>

Статья 27 Смешанные перевозки	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 2]</p> <p>Несмотря на любые другие положения настоящего Соглашения, авиапредприятиям и косвенным производителям грузовой перевозки каждой Стороны разрешается без каких-либо ограничений использовать в связи с международной воздушной перевозкой любое средство наземного транспорта для перевозки груза в любые пункты или из любых пунктов на территории Сторон или в третьих странах, включая перевозку во все аэропорты и из всех аэропортов, в которых имеются таможенные органы, и включая в соответствующих случаях право на перевозку груза, находящегося на таможенном складе, согласно применимым законам и правилам. Такой груз, вне зависимости от того, перевозится он наземным транспортом или воздушным, допускается к таможенному оформлению и таможенным средствам в аэропорту. Авиапредприятия могут выполнять наземную перевозку самостоятельно или обеспечивать ее посредством заключения соглашений с другими наземными перевозчиками, включая наземную перевозку, осуществляемую другими авиапредприятиями и косвенными производителями грузовой перевозки. Такие смешанные перевозки груза могут предлагаться по единой общей цене за комбинированную воздушную и наземную перевозку, при условии, что грузоотправители не вводятся в заблуждение относительно фактов, касающихся такой перевозки.</p>	<p><i>Данное положение направлено на обеспечение полного обслуживания, провозной емкости и гибкого ценообразования, а также доступа к таможенным и прочим средствам различным сторонам, участвующим в смешанной перевозке груза.</i></p>

Статья 28 Автоматизированные системы бронирования (АСБ)	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">[Вариант 1 из 3]</p> <p>Каждая Сторона применяет в пределах своей территории Кодекс поведения ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования.</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 3]</p> <p>Каждая Сторона применяет в пределах своей территории Кодекс поведения ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования способом, совместимым с другими применяемыми правилами и обязательствами, касающимися автоматизированных систем бронирования.</p>	<p><i>В некоторых положениях делаются ссылки на "назначенные авиапредприятия". Сторонам необходимо рассмотреть вопрос о том, должны ли положения об этой деятельности, содержащиеся в данной статье, распространяться на все авиапредприятия сторон, а не только на назначенные.</i></p> <p><i>Этот вариант является моделью ИКАО, предназначенной, в частности, для использования сторонами, не имеющими собственных правил по АСБ, но желающими применять Кодекс поведения ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования (см. Doc 9587).</i></p> <p><i>Данный вариант предусматривает применение Кодекса ИКАО, но с соблюдением других применимых правил. (Они включают кодексы по АСБ Европейского союза, Европейской конференции гражданской авиации и Арабской комиссии гражданской авиации или национальные правила. Упоминанием "обязательстве" признается, что некоторые государства будут применять положения Генерального соглашения о торговле услугами (ГАТС), к которому имеется приложение по авиатранспортным услугам, применимое к АСБ).</i></p>

<p align="center">Статья 28 Автоматизированные системы бронирования (АСБ)</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p align="center">[Вариант 3 из 3]</p> <p>Стороны соглашаются, что:</p> <p>а) одним из важнейших аспектов конкурентоспособности авиапредприятия является его способность справедливо и объективно информировать широкую публику о своих услугах и что, следовательно, качество информации об услугах авиапредприятия, предоставляемой туристическим агентам, которые сообщают такую информацию непосредственно пассажирам, и способность авиапредприятия предлагать таким агентам конкурентоспособные автоматизированные системы бронирования (АСБ) составляют основу конкурентных возможностей предприятия;</p> <p>б) в равной мере необходимо обеспечивать, чтобы потребители авиатранспортной продукции защищались от любого злоупотребления такой информацией и ее представления, вводящего их в заблуждение, и чтобы туристические агенты имели доступ к эффективным конкурентоспособным автоматизированным системам бронирования.</p>	<p><i>Данный вариант учитывает, что в некоторых соглашениях применимые принципы регулирования и использования АСБ излагаются весьма детально, как правило, потому, что лишь одна из сторон в соглашении имеет обширные правила по АСБ, которые находят отражение в подробных положениях статьи такого типа. Однако, принимая во внимание быстрое изменение характера распределения продукции авиапредприятий, более гибким и более простым для применения в нынешних условиях может быть менее всеобъемлющий подход.</i></p>
<p align="center">Статья 29 Запрет на курение</p> <p>1. Каждая Сторона запрещает или обязывает свои авиапредприятия запрещать курение на всех пассажирских рейсах, выполняемых авиапредприятиями между территориями Сторон. Такой запрет распространяется на все места внутри воздушного судна и действует с момента начала посадки пассажиров на воздушное судно до момента завершения высадки с него.</p> <p>2. Каждая Сторона принимает все разумные, по ее мнению, меры к обеспечению соблюдения ее авиапредприятиями, а также пассажирами и членами экипажей положений настоящей Статьи, включая наложение соответствующих штрафов за их невыполнение.</p>	<p><i>Эта статья обязывает каждую сторону запрещать курение на всех пассажирских рейсах, выполняемых ее авиапредприятиями между территориями сторон и принимать разумные меры по обеспечению соблюдения данного запрета. По мере распространения практики запрещения курения потребность в данном положении будет уменьшаться.</i></p>
<p align="center">Статья 30 Охрана окружающей среды</p> <p>Стороны подтверждают необходимость защиты окружающей среды путем содействия устойчивому развитию авиации. Стороны соглашаются в отношении полетов между их соответствующими территориями соблюдать Стандарты и Рекомендованную практику ИКАО (SARPS), содержащиеся в Приложении 16, а также действующую политику и инструктивный материал ИКАО по охране окружающей среды.</p>	<p><i>Принимая во внимание воздействие воздушного транспорта на окружающую среду, государствам предлагается рассмотреть возможность включения статьи об охране окружающей среды от воздействия авиации в свои соглашения о воздушном сообщении.</i></p>

Статья 31 Статистика	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">Промежуточный подход</p> <p>Авиационные полномочные органы обеих Сторон предоставляют друг другу по запросу периодические статистические данные или иную аналогичную информацию, касающуюся перевозок, осуществляемых на договорных линиях.</p> <p style="text-align: center;">Полная либерализация</p>	<p><i>Такой подход может применяться к методу предварительного определения или методу соглашения "Бермуды-I", однако он проще и не раскрывает цель предоставления информации. Таким образом, он представляет собой подход, который может использоваться в более либеральных соглашениях, где потребность в статистических данных связана не с контролем за емкостью, а с проведением обзоров.</i></p> <p><i>В условиях полной либерализации, как правило, не требуется представления каких-либо статистических данных.</i></p>

Статья 32 Консультации	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">Традиционный подход</p> <p>Действуя в духе тесного сотрудничества, авиационные власти Сторон время от времени консультируются друг с другом с целью обеспечения реализации и удовлетворительного выполнения положений настоящего Соглашения. Любая Сторона может также запросить проведения совещания на "высоком уровне", в том числе на уровне министров, если и когда она сочтет его необходимым для ускорения процесса консультаций.</p> <p style="text-align: center;">Промежуточный подход и полная либерализация</p> <p>1. Любая Сторона может в любое время запросить проведения консультаций относительно толкования, применения, реализации или изменения настоящего Соглашения или относительно выполнения его положений.</p> <p>2. Такие консультации [которые могут проводиться в рамках дискуссий или по переписке] начинаются в течение шестидесяти (60) [30] дней с даты получения каждой Стороной [письменной или устной] просьбы, если Стороны не договорятся иначе.</p>	<p><i>Положение о консультациях, как правило, является общим по своему охвату, и такие вопросы, как авиационная безопасность и безопасность полетов, провозная емкость и тарифы, а также поправки к соглашению, могут быть предметом отдельных и специальных консультаций, касающихся целей, сроков и методов (например, обмен документами).</i></p> <p><i>Положение о консультациях основывается на относительно стандартизированной формуле, несмотря на ряд различных подходов к формулировкам, касающимся целей консультаций, вида консультаций и формы запроса.</i></p> <p><i>При данном подходе процесс консультаций может иметь форму регулярного процесса с возможностью повышения уровня консультаций до правительственного уровня.</i></p> <p><i>При данном подходе процесс консультаций может быть начат по просьбе каждой из сторон о рассмотрении конкретного вопроса. В соглашениях о либерализации, где потребность в проведении регулярных консультаций может считаться менее острой, скорее всего, будет использоваться формулировка "время от времени", а не формулировка, предусматривающая запрос.</i></p> <p><i>Формулировка, приводимая в п. 2 в квадратных скобках, используется в более современных соглашениях и учитывает современные методы коммуникации, которые уменьшают потребность во встречах между представителями сторон.</i></p>

Статья 33 Разрешение споров	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">Традиционный подход</p> <p>1. Любой спор, который не может быть разрешен путем консультаций или переговоров, передается в арбитраж, если любая из Сторон в споре требует этого, и соответственно направляется одному или более арбитрам, отобранным по соглашению Сторонами в споре. Если в течение 45 дней с даты требования об арбитражном разбирательстве Стороны в споре не могут прийти к соглашению относительно выбора арбитра или арбитров, любая из этих Сторон может обратиться к [официальное лицо или орган региональной организации] с просьбой назначить одного арбитра, которому спор передается для принятия решения.</p> <p>2. Решение арбитра или арбитров является обязательным для всех Сторон в споре.</p> <p>3. Если какая-либо Сторона не выполняет арбитражное решение, другие Стороны могут принять меры, ограничивающие операции авиапредприятий государства, не выполняющего решение, с целью добиться его выполнения.</p> <p style="text-align: center;">Промежуточный подход и полная либерализация</p> <p>1. Любой спор между двумя Сторонами, который не может быть разрешен путем консультаций и переговоров, по просьбе любой из Сторон может быть передан посреднику или группе экспертов по разрешению споров. Такой посредник или такая группа экспертов могут использоваться для целей посредничества, определения существа спора или представления рекомендаций относительно средства защиты права или разрешения спора.</p>	<p><i>Основное различие между процедурой разрешения споров по двусторонним соглашениям и аналогичной процедурой по тем региональным соглашениям, которые основываются на многосторонних региональных организациях, – это возможность обращения к таким наднациональным органам, как Европейская комиссия, Комиссия Картахенского соглашения (Андский пакт) и Совет министров Общего рынка для востока и юга Африки, и роль, которую играют эти органы, а также применение процедур разрешения споров многосторонней региональной организации, которая может выносить юридически обязательные решения в отношении споров между государствами-членами, являющимися сторонами в региональном соглашении или договоре.</i></p> <p><i>Традиционные положения о разрешении споров строго следуют схеме двусторонних соглашений, предусматривающих консультации, переговоры и арбитраж, однако в описании арбитражной процедуры здесь учитывается возможность участия в споре более двух сторон. Кроме того, на случай, если стороны в споре не смогут договориться о выборе арбитра, данная процедура предусматривает возможность обращения к региональному органу, играющему посредническую роль в процессе отбора.</i></p> <p><i>Этот разработанный ИКАО вариант направлен на разрешение возникающих в условиях либерализации коммерческих споров, касающихся, в частности, ценообразования, предоставления емкости и прочих аспектов конкуренции. Он может применяться также для урегулирования разногласий, выходящих за рамки споров по практике недобросовестной конкуренции, в частности, для разрешения споров относительно доступа на рынок в условиях ослабления нормативного контроля. Данный механизм шире по сфере применения и может охватывать вопросы, не включенные в соглашение. Он предназначен не заменять официальный арбитражный процесс, а быть средством разрешения споров относительно простым, быстрым и эффективным с точки зрения затрат образом.</i></p> <p><i>Нормальный процесс консультаций может разрешать такие споры, но может также иметь своим последствием продолжение применения методов недобросовестной конкуренции в ущерб коммерческим интересам одного или нескольких авиапредприятий. Поэтому вышеизложенная процедура, которая является менее официальной и требует меньшего времени, чем арбитраж, призвана с помощью группы экспертов добиваться разрешения споров посредством примирения, определения фактов или принятия решений с использованием услуг эксперта или экспертов в предмете спора. Ее основная цель состоит в том, чтобы</i></p>

Статья 33 Разрешение споров	Пояснительные примечания
<p>2. Стороны заранее согласовывают круг полномочий посредника или группы экспертов, руководящие принципы или критерии и условия обращения к посреднику или к группе экспертов. При необходимости они также рассматривают вопрос оказания временной помощи и возможность участия любой Стороны, которая может иметь непосредственное отношение к спору, учитывая цель и потребность в наличии несложного, гибкого и быстрого процесса.</p> <p>3. Посредник или члены группы экспертов могут быть назначены из списка 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 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.</p> <p>4. Посредничество совершается в течение шестидесяти (60) дней с момента найма посредника или группы экспертов, и любое определение, включая в соответствующих случаях любые рекомендации, выносятся 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 выносятся определение.</p> <p>5. Стороны делают все возможное, чтобы выполнить решение или определение 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.</p> <p>6. Издержки, связанные с использованием данного механизма, оцениваются при его основании и распределяются поровну, но с возможностью их перераспределения по вынесении окончательного решения.</p> <p>7. Данный механизм применяется без ущерба для продолжения использования процесса консультаций, последующего использования арбитража или выхода из Соглашения в соответствии со Статьей ____.</p> <p>8. Если Сторонам не удается урегулировать разногласия с помощью посредника, спор по просьбе одной из Сторон может быть передан в арбитраж в отношении другой Стороны в соответствии с нижеуказанными процедурами. Сторона, передающая спор в арбитраж, уведомляет о споре все другие Стороны в момент предоставления своей просьбы об арбитражном разбирательстве.</p>	<p><i>позволить сторонам как можно скорее восстановить атмосферу здоровой конкуренции на авиационном рынке.</i></p> <p><i>Механизм требует от сторон достижения заблаговременной договоренности по таким вопросам, как цель группы экспертов, ее круг полномочий и процедура, а также по вопросу о том, разрешается ли группе экспертов оказывать подателю жалобы какую-либо временную помощь в виде запрета. Такая помощь может иметь форму, например, временного "замораживания" или возврата к ранее существовавшему положению.</i></p> <p><i>Механизм предусматривает два важных срока, а именно 15 дней для отбора лиц в группу экспертов и 60 дней для вынесения решения или определения. Таким образом, упор делается на сведение до минимума юридических формальностей и процедурных сроков, но с предоставлением группе экспертов достаточного времени для вынесения решения или определения.</i></p> <p><i>Применение данного механизма не препятствует осуществлению арбитражного процесса, если такой процесс также предусматривается в соглашении и если механизм не позволяет разрешить спор убедительно для одной или более сторон. Вместе с тем, если Стороны возьмут на себя обязательство придерживаться этой дополнительной процедуры для разрешения некоторых коммерческих и безотлагательных споров, то можно предполагать, что необходимость в последующем использовании арбитража отпадет.</i></p>

<p style="text-align: center;">Статья 33 Разрешение споров</p>	<p style="text-align: center;">Пояснительные примечания</p>
<p>9. Арбитраж осуществляется группой в составе трех арбитров, которая учреждается следующим образом:</p> <p>а) в течение 30 дней после получения просьбы об арбитражном разбирательстве каждая Сторона в споре назначает одного арбитра. В течение 60 дней после назначения этих двух арбитров Стороны в споре назначают по договоренности третьего арбитра, который действует в качестве председателя арбитражной группы;</p> <p>б) если какая-либо Сторона в споре не назначает арбитра или если третий арбитр не назначен в соответствии с подпунктом а) настоящего пункта, любая из Сторон может обратиться к Президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой назначить необходимого арбитра или арбитров в течение 30 дней. Если Президент имеет гражданство одной из Сторон в споре, самый старший из вице-президентов, не признаваемый неспособным на данном основании, производит назначение.</p> <p>10. За исключением случаев, когда Сторонами в споре согласовано иное, арбитражная группа определяет пределы своей юрисдикции в соответствии с настоящим Соглашением и устанавливает свои правила процедуры. После образования арбитражная группа может рекомендовать принять временные меры до вынесения своего окончательного решения. По указанию арбитражной группы или по просьбе любой из Сторон в споре в сроки, установленные арбитражной группой, но в любом случае не позднее чем через 15 дней после назначения третьего арбитра проводится совещание, касающееся конкретных вопросов, подлежащих решению в арбитражном порядке, и конкретных процедур, подлежащих соблюдению. Если Стороны в споре не могут прийти к соглашению по данным вопросам, арбитражная группа определяет конкретные вопросы, подлежащие решению в арбитражном порядке, и конкретные процедуры, подлежащие соблюдению.</p> <p>11. За исключением случаев, когда иное согласовано Сторонами в споре или указано арбитражной группой, Сторона-истец представляет меморандум в течение 45 дней с момента назначения третьего арбитра, а ответ Стороны-ответчика должен быть представлен в течение 60 дней после представления Стороной-истцом своего меморандума. В связи с этим ответом Сторона-истец может подать состязательную бумагу в течение 30 дней после представления ответа Стороной-ответчиком, а Сторона-ответчик может подать состязательную бумагу в ответ на состязательную бумагу Стороны-истца в течение 30 дней после представления этой состязательной бумаги. Арбитражная группа проводит слушание по просьбе любой из Сторон или по собственной инициативе в течение 15 дней по истечении контрольного срока подачи последней состязательной бумаги.</p> <p>12. Арбитражная группа стремится вынести письменное решение в течение 30 дней по завершении слушания или, если слушание не проводится, с даты представления последней состязательной бумаги. Решение, принятое большинством в арбитражной группе, имеет преимущественную силу.</p>	<p><i>Если стороны не могут добиться урегулирования с помощью посредника, спор передается на разрешение группе арбитров. Статья включает весьма подробную арбитражную процедуру в отношении споров с участием более двух сторон, а также процедуру вступления сторон в арбитражный процесс, в котором участвуют другие стороны. Для различных этапов арбитражного процесса предусматриваются определенные сроки.</i></p> <p><i>Группа арбитров определяет свои правила процедуры, включая рекомендации сторонам относительно принятия каких-либо мер временной помощи до вынесения окончательного решения.</i></p>

Статья 33 Разрешение споров	Пояснительные примечания
<p>13. Стороны могут подать просьбу о разъяснении решения в течение 15 дней после его вынесения, и любое разъяснение дается в течение 15 дней после обращения с такой просьбой.</p> <p>14. В случае возникновения спора, охватывающего более чем две Стороны, с каждой или с обеих сторон в процессе, описанном в настоящей Статье, могут участвовать несколько Сторон. Процедуры, изложенные в настоящей Статье, применяются, за следующими исключениями:</p> <p>a) в отношении пункта 9 а) Стороны с каждой стороны в споре совместно назначают одного арбитра;</p> <p>b) в отношении пункта 9 b), если Стороны с одной стороны в споре не могут назначить арбитра в течение оговоренного срока, Сторона или Стороны с другой стороны в споре могут использовать процедуры, указанные в пункте 9 b), с целью обеспечить назначение арбитра;</p> <p>c) в отношении пунктов 10, 11 и 13 каждая из Сторон с любой стороны в споре имеет право предпринять действия, предусмотренные для каждой Стороны.</p> <p>15. Любая другая Сторона, непосредственно затрагиваемая спором, имеет право вступить в процесс при соблюдении следующих условий:</p> <p>a) Сторона, желающая вступить в процесс, подает заявление об этом в арбитражную группу не позднее чем через 10 дней после назначения третьего арбитра;</p> <p>b) арбитражная группа уведомляет Стороны в споре о любом таком заявлении и каждая Сторона в споре имеет 30 дней с даты отправки такого уведомления для представления арбитражной группе любого возражения на вступление в процесс согласно настоящему пункту. Арбитражная группа принимает решение о возможности вступления в процесс в течение 15 дней по истечении контрольного срока представления таких возражений;</p> <p>c) если арбитражная группа принимает решение разрешить вступление, вступающая Сторона уведомляет все другие Стороны в Соглашении о вступлении, а арбитражная группа принимает необходимые меры для предоставления документации по делу вступающей Стороне, которая может подать состязательные бумаги такого типа и в такие сроки, какие будут установлены арбитражной группой, по возможности в сроки, указанные в пункте 11 настоящей Статьи, и может участвовать в любых последующих процедурах;</p> <p>d) решение арбитражной группы является в равной мере обязательным для вступающей Стороны.</p> <p>16. Все Стороны в споре, включая вступившие Стороны, в той степени, в какой это совместимо с их законодательством, придают полную юридическую силу любому решению или постановлению арбитражной группы.</p> <p>17. Арбитражная группа направляет копии своего решения или постановления Сторонам в споре, включая любые вступившие Стороны. Арбитражная группа предоставляет депозитарию копию решения или постановления при условии применения соответствующего режима в отношении конфиденциальной деловой информации.</p>	

Статья 33 Разрешение споров	Пояснительные примечания
18. Расходы на арбитражную группу, включая сборы и издержки, связанные с использованием арбитров, делятся поровну между Сторонами, включая вступившие Стороны. Любые расходы, понесенные Президентом Совета Международной организации гражданской авиации в связи с процедурами пункта 9 b) настоящей Статьи, считаются частью расходов на арбитражную группу.	

Статья 34 Поправки	Пояснительные примечания
<div data-bbox="201 877 755 919" style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 5px;">Традиционный подход</div> <p data-bbox="396 936 565 961" style="text-align: center;">[Вариант 1 из 2]</p> <p data-bbox="159 989 805 1058">Любая Сторона может предложить любую поправку к положениям настоящего Соглашения. Такая поправка вступает в силу только после принятия всеми другими Сторонами.</p> <p data-bbox="396 1205 565 1230" style="text-align: center;">[Вариант 2 из 2]</p> <ol data-bbox="159 1257 805 1619" style="list-style-type: none"> 1. Любая Сторона может предложить поправку к настоящему Соглашению. Текст любой такой поправки и изложение ее причин направляются [официальное лицо региональной организации], который передает их правительству каждой Стороны. 2. Стороны информируют [официальное лицо региональной организации] о приемлемости или неприемлемости предлагаемой поправки, а также представляют любые замечания по ней. 3. Если все Стороны соглашаются с предлагаемой поправкой и сдают на хранение свои соответствующие документы о ратификации [официальное лицо региональной организации], поправка вступает в силу в день сдачи на хранение последнего документа о ратификации. <div data-bbox="201 1646 755 1688" style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 5px;">Промежуточный подход</div> <ol data-bbox="159 1703 805 1871" style="list-style-type: none"> 1. [Орган, созданный Соглашением] рассматривает и при необходимости предлагает поправки к настоящему Соглашению. 2. Такие поправки вступают в силу по утверждению всеми Сторонами. 	<p data-bbox="829 661 1466 852"><i>Как и в отношении урегулирования споров по региональным соглашениям в области воздушного транспорта, основанным на многосторонних региональных организациях [таких, например, как Европейский союз, Андский пакт и Общий рынок для востока и юга Африки], соответствующий совет или комиссия вносят поправки в соглашения в силу своих полномочий на издание новых или измененных правил.</i></p> <p data-bbox="829 989 1466 1180"><i>Один из вопросов, решаемых государствами, предусматривающими заключение регионального или плюрилатерального соглашения с формальным положением о поправках, состоит в определении того, какие критерии должны применяться в отношении вступления в силу таких поправок. Традиционный подход, при котором все стороны ратифицируют поправку до ее вступления в силу, предполагает единогласие сторон.</i></p> <p data-bbox="829 1257 1466 1373"><i>По альтернативному традиционному подходу процедурная роль, связанная с процессом внесения поправки, возлагается на официальное лицо региональной организации. Для вступления в силу поправка должна быть утверждена всеми сторонами.</i></p> <p data-bbox="829 1703 1466 1801"><i>Этот промежуточный подход основывается на более простой процедуре внесения поправок. Тем не менее для вступления поправки в силу она должна быть одобрена всеми сторонами.</i></p>

<p align="center">Статья 34 Поправки</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p align="center" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Полная либерализация</p> <p>1. Соглашение может быть изменено в соответствии со следующими процедурами:</p> <p>a) если на дату внесения предложения о поправке оно будет одобрено по крайней мере простым большинством всех Сторон, проводятся переговоры для рассмотрения предложения;</p> <p>b) если не согласовано иное, Страна, предлагающая поправку, организует у себя такие переговоры, которые начинаются не позднее чем через 90 дней после достижения соглашения о проведении переговоров. Все Страны имеют право участвовать в переговорах;</p> <p>c) если поправка одобрена по крайней мере простым большинством Стран, участвующих в переговорах, депозитарий подготавливает и направляет заверенную копию поправки Странам для принятия;</p> <p>d) любая поправка вступает в силу между принявшими ее Странами через 30 дней с даты получения депозитарием письменного уведомления о принятии от простого большинства Стран;</p> <p>e) после вступления в силу такой поправки она вступает в силу для любой другой Страны через 30 дней с даты получения депозитарием письменного уведомления о принятии от этой Страны.</p> <p>2. Вместо процедур, изложенных в пункте 1, Соглашение может быть изменено в соответствии со следующими процедурами:</p> <p>a) если на момент внесения предложения о поправке все Страны в письменной форме уведомили по дипломатическим или другим соответствующим каналам Страну, предлагающую поправку, о своем согласии принять ее, Страна, предлагающая поправку, уведомляет об этом депозитария, который затем подготавливает и направляет заверенную копию такой поправки всем Странам для принятия ими;</p> <p>b) принятая таким образом поправка вступает в силу для всех Стран через 30 дней с даты получения депозитарием письменного уведомления о принятии от всех Стран.</p>	<p><i>Подход, основанный на полной либерализации, обеспечивает гибкость, однако может также усложнить процесс принятия поправки, поскольку предусматривает для этого две процедуры.</i></p> <p><i>Первая процедура основывается на принятии и ратификации поправки простым большинством сторон, участвующих в переговорах с целью изменения соглашения. Поправка имеет силу только в отношениях между странами, ратифицировавшими ее, однако другие государства могут принять и ратифицировать поправку позднее.</i></p> <p><i>Вторая процедура предусматривает поправку, которая принимается всеми странами, когда она предлагается, но которая вступает в силу только после того, как все страны ратифицируют ее.</i></p> <p><i>В зависимости от первоначальной реакции сторон на предлагаемую поправку, а также от степени потребности в ней стороны, предлагающие поправку к соглашению, могут выбрать вариант, который, вероятнее всего, приведет к быстрой ратификации.</i></p>

<p align="center">Статья 35 Регистрация в ИКАО</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
	<p><i>Статьи 81 и 83 Конвенции обязывают государства регистрировать авиационные соглашения, и данное положение формализует это требование на двустороннем уровне. Однако фактически многие соглашения и поправки не регистрируются, что негативно сказывается на</i></p>

Статья 35 Регистрация в ИКАО	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">[Вариант 1 из 2]</p> <p>Настоящее Соглашение и любая поправка к нему по подписании регистрируются в Международной организации гражданской авиации (наименование регистрирующей Стороны).</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 2]</p> <p>Настоящее Соглашение и любая поправка к нему по вступлении в силу регистрируются в Международной организации гражданской авиации [наименование регистрирующей Стороны]</p>	<p><i>транспарентности всего процесса. Это разработанное ИКАО положение включает требование об указании при подписании (вариант 1) или вступлении в силу (вариант 2) стороны, ответственной за регистрацию соглашения, и призвано содействовать лучшему соблюдению требования о регистрации.</i></p>

Статья 36 Исключения	Пояснительные примечания
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;">Традиционный подход</div> <p>Любая Сторона может отказать в выдаче разрешения на осуществление дополнительных воздушных сообщений на любом маршруте, объявленном ею важным с точки зрения национальных интересов, на котором ежегодная предлагаемая провозная емкость не превышает [согласованное число кресел].</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;">Промежуточный подход</div> <p style="text-align: center;">[Вариант 1 из 2]</p> <p>Официальным письменным заявлением другим Сторонам любая Сторона может не предоставить и не принять права и обязательства, предусмотренные в Статье(ях) __, на переходный период, не превышающий [согласованный срок].</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 2]</p> <p>Несмотря на положения настоящего Соглашения, Стороны соглашаются применять меры переходного характера, указанные в приложении__ (Меры переходного характера) в течение периода, не превышающего [согласованный срок].</p>	<p><i>Традиционный подход предусматривает исключение в отношении соглашения, не ограничиваемое по времени. Традиционный подход к статье__ (Провозная емкость) также подпадает под эту категорию.</i></p> <p><i>В отличие от предыдущего подхода исключение, допускаемое в рамках промежуточного подхода, ограничивается по времени и может применяться к статьям, касающимся, например, предоставления прав, провозной емкости или тарифов. Таким образом, освобождения от применения соглашения прекращают действовать по истечении оговоренного переходного периода. По первому варианту одна сторона в письменной форме информирует другие стороны о непредоставлении конкретных прав и обязательств, предусмотренных в соглашении, на определенный период времени.</i></p> <p><i>По данному варианту стороны соглашаются применять в течение ограниченного периода времени некоторые меры, совместно определенные ими в приложении к соглашению.</i></p>

Статья 36 Исключения	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">Полная либерализация</p> <p>Дополнительно к правам, предусмотренным в Соглашении, Стороны в протоколе к настоящему Соглашению также предоставляют своим назначенным авиапредприятиям права выполнять:</p> <p>а) регулярные и чартерные международные пассажирские и комбинированные перевозки между территорией Стороны, предоставляющей права, и любым пунктом или пунктами;</p> <p>б) регулярные и чартерные международные воздушные перевозки между пунктами на территории Стороны, предоставляющей права.</p>	<p><i>Исключение в рамках полной либерализации, допускаемое в форме протокола к основному соглашению, может дать дополнительные права, в частности права "седьмой свободы" и ограниченного каботаж, тем сторонам, которые желают обменяться ими. Следует отметить, что если данные права предусмотрены соглашением, то необходимость в протоколе отпадает. Протокол может использоваться для сторон, желающих пойти далее в предоставлении прав, чем вся группа.</i></p>

Статья 37 Существующие соглашения	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">Традиционный подход</p> <p>Настоящее Соглашение не затрагивает никаких двусторонних, многосторонних и прочих соглашений или договоренностей, действующих между Сторонами или между Стороной и государством, не являющимся Стороной в Соглашении.</p> <p style="text-align: center;">Промежуточный подход</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 1 из 2]</p> <p>Настоящее Соглашение заменяет любое двустороннее или многостороннее соглашение о воздушном сообщении между Сторонами в той степени, в какой такое соглашение несовместимо с настоящим Соглашением.</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 2]</p> <p>Положения настоящего Соглашения не допускают ограничений в отношении того, что установлено в соглашениях о воздушном сообщении, заключенных Сторонами между собой.</p> <p style="text-align: center;">Полная либерализация</p> <p>С вступлением настоящего Соглашения в силу между одной Стороной и любой другой Стороной любое двустороннее соглашение о воздушном сообщении, существующее между ними на момент этого вступления в силу, заменяется настоящим Соглашением.</p>	<p><i>Сторонам необходимо решить, каковы будут отношения между региональным или плюрилатеральным соглашением и существующими двусторонними и прочими соглашениями, а также 1) между сторонами в региональном или плюрилатеральном соглашении и 2) между государствами-сторонами и государствами, не являющимися сторонами в соглашениях.</i></p> <p><i>В традиционном подходе признаются все существующие другие соглашения между сторонами и между сторонами и государствами, не являющимися сторонами. Фактически региональное соглашение подчиняется действующим соглашениям.</i></p> <p><i>Один промежуточный подход позволяет положениям существующего соглашения, совместимым с региональным соглашением, оставаться в силе, однако несовместимые положения при этом заменяются. Это может поднять вопрос о том, какие положения существующих соглашений попадают под категорию совместимых или несовместимых.</i></p> <p><i>Другой промежуточный подход направлен на то, чтобы рассматривать гибкость регионального соглашения как минимальный уровень и позволять применять гибкие положения двусторонних соглашений между сторонами.</i></p> <p><i>По формуле полной либерализации все существующие двусторонние соглашения между сторонами заменяются региональным или плюрилатеральным соглашением. Это не допускает двойной системы соглашений между сторонами в региональном или плюрилатеральном соглашении (когда</i></p>

Статья 37 Существующие соглашения	Пояснительные примечания
	<i>некоторые положения двустороннего соглашения продолжают действовать) и снимает потенциальные вопросы относительно того, совместимы или несовместимы некоторые положения двустороннего соглашения с региональным или плюрилатеральным соглашением.</i>

Статья 38 Пересмотр	Пояснительные примечания
<p>1. Настоящее Соглашение подлежит пересмотру каждые [количество лет] на предмет определения необходимости в каких-либо поправках. Более ранний пересмотр может иметь место, если об этом просят [количество Сторон] Сторон.</p> <p>2. По консультации со Сторонами депозитарий уведомляет Стороны о согласованных сроках и процедурах пересмотра Соглашения. Такое уведомление делается за [количество дней] до совещания.</p>	<i>Данная статья дает возможность провести пересмотр с целью оценки действия соглашения и определения необходимости в каких-либо поправках для повышения его эффективности. Процедуры пересмотра могут быть согласованы сторонами.</i>

Статья 39 Выход из Соглашения	Пояснительные примечания
<p>1. Любая Сторона может выйти из настоящего Соглашения, письменно уведомив о выходе депозитария, который в течение [согласованное количество дней] после получения уведомления о выходе извещает другие Стороны.</p> <p>2. Выход вступает в силу через 12 месяцев по получении уведомления депозитарием, если Сторона в течение этих 12 месяцев не известит в письменной форме депозитария об отмене своего уведомления.</p> <p>[3. Если в результате выходов число Сторон в Соглашении станет меньше [согласованное число], настоящее Соглашение прекращает действовать со дня вступления в силу последнего из таких выходов.]</p>	<p><i>В случае применения некоторых региональных соглашений, основывающихся на крупных региональных организациях, уведомление о выходе направляется официальному лицу или органу региональной организации. Любая сторона с учетом своих национальных интересов имеет право выйти из соглашения, уведомив об этом в течение определенного периода времени.</i></p> <p><i>Факультативный текст предусматривает случаи, когда выход какой-либо стороны может сделать соглашение недействительным, поскольку некоторые соглашения могут требовать определенного количества ратификаций соглашения, чтобы оставаться в силе.</i></p>

Статья 40 Депозитарий	Пояснительные примечания
<p>1. Оригинал настоящего Соглашения сдается на хранение [определенные по договоренности Сторона или региональный орган], которые назначаются депозитарием Соглашения.</p> <p>2. Депозитарий направляет заверенные копии Соглашения всем Сторонам в Соглашении и любым другим государствам, которые могут впоследствии присоединиться к Соглашению.</p>	<i>Сторонам необходимо назначить депозитария, который будет отвечать за рассылку заверенных копий настоящего соглашения и любых поправок или протоколов всем подписавшимся или присоединившимся сторонам.</i>

Статья 40 Депозитарий	Пояснительные примечания
<p>3. После вступления в силу настоящего Соглашения депозитарий направляет заверенную подлинную копию настоящего Соглашения Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций [и Генеральному секретарю Международной организации гражданской авиации в соответствии со статьей 83 Конвенции.] Депозитарий также направляет заверенные подлинные копии любых поправок, вступивших в силу.</p> <p>4. Депозитарий предоставляет Сторонам копии любого арбитражного решения или постановления, вынесенного на основании Статьи__ (Разрешение споров) настоящего Соглашения.</p> <p>[5. Депозитарий ведет центральный реестр назначений авиапредприятий и эксплуатационных разрешений в соответствии с пунктом 4 Статьи__ (Назначение и выдача разрешения) настоящего Соглашения.]</p>	<p><i>Вопрос об уведомлении ИКАО депозитарием может быть охвачен в отдельной статье о регистрации в ИКАО.</i></p> <p><i>Факультативный текст на случай, если стороны согласятся вести центральный реестр назначений авиапредприятий и эксплуатационных разрешений.</i></p>

Статья 41 Подписание и ратификация	Пояснительные примечания
<p>1. Соглашение открыто для подписания правительствами [правительства Сторон в Соглашении].</p> <p>2. Соглашение подлежит ратификации. Ратификационные грамоты сдаются на хранение депозитарию.</p>	<p><i>Эта статья следует обычной практике заключения многосторонних соглашений, в соответствии с которой соглашение открывается для подписания всеми перечисляемыми правительствами. Подписание может состояться в любое время, например, на совещании министров или может быть произведено позднее уполномоченными представителями этих правительств.</i></p> <p><i>Чтобы стать стороной в соглашении участвующее правительство должно затем также подтвердить свое решение в соответствии со своими конституционными процедурами. Документы, удостоверяющие ратификацию, сдаются на хранение назначенному депозитарию.</i></p>

Статья 42 Присоединение	Пояснительные примечания
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px; text-align: center;"> Традиционный подход </div> <p style="text-align: center;">[Вариант 1 из 2]</p> <p>Настоящее Соглашение открыто для присоединения любой стороной в (наименование региональной организации).</p> <p style="text-align: center;">[Вариант 2 из 2]</p> <p>Настоящее Соглашение открыто для присоединения другими Сторонами (указание региона) при условии согласия всех Сторон в Соглашении.</p>	<p><i>Традиционный подход к увеличению числа сторон в региональном или плюрилатеральном соглашении, основанном на многосторонней региональной организации, когда в организацию вступают новые государства.</i></p> <p><i>Традиционный подход в отношении региональных соглашений, не основанных на многосторонней региональной организации, предусматривает единогласие существующих сторон в разрешении другим государствам региона стать сторонами соглашения.</i></p>

Статья 42 Присоединение	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">Промежуточный подход</p> <p>1. Настоящее Соглашение применяется, с одной стороны, к территориям, на которых применяется (соглашение об учреждении многосторонней региональной организации), и на условиях, установленных в этом (соглашении), и, с другой стороны, к территории (наименование государства, включаемого в соглашение).</p> <p>2. Присоединяющаяся Сторона сдает на хранение соответствующий документ о присоединении депозитарию. Присоединение вступает в силу в день получения такого документа депозитарием, который направляет заверенную копию всем Сторонам.</p> <p style="text-align: center;">Полная либерализация</p> <p>После вступления настоящего Соглашения в силу любое государство, являющееся участником в конвенциях по авиационной безопасности, указанных в Статье___ (Авиационная безопасность), может присоединиться к настоящему Соглашению путем сдачи на хранение документа о присоединении депозитарию.</p>	<p><i>Промежуточный подход состоит в заключении соглашения о включении государства, не являющегося членом многосторонней региональной организации, в региональное соглашение в области воздушного транспорта.</i></p> <p><i>При полной либерализации соглашение открыто для присоединения любому государству, ратифицировавшему конвенции по авиационной безопасности, и, следовательно, имеет наиболее гибкие критерии в отношении распространения действия соглашения на другие государства.</i></p>

Статья 43 Вступление в силу	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center;">Традиционный подход</p> <p>Настоящее Соглашение вступит в силу, когда все подписавшиеся Стороны сдадут на хранение свои ратификационные грамоты депозитарию.</p> <p style="text-align: center;">Промежуточный подход/полная либерализация</p> <p>1. Настоящее Соглашение вступает в силу на [согласованный день] с даты сдачи на хранение [согласованное количество] ратификационной грамоты и затем для каждой Стороны – через [количество дней] дней после сдачи на хранение ее ратификационной грамоты или документа о присоединении.</p> <p>2. Депозитарий информирует каждую Сторону о дате вступления в силу настоящего Соглашения.</p>	<p><i>Традиционное положение о вступлении в силу требует, чтобы все стороны, заключившие и/или подписавшие соглашение, ратифицировали его, прежде чем оно вступит в силу для каждой стороны.</i></p> <p><i>Сторонам необходимо согласовать дату сдачи на хранение, а также количество подписавшихся государств, необходимое для вступления соглашения в силу для тех сторон, которые ратифицируют его. От согласования требуемого количества ратификаций будет зависеть быстрота вступления в силу соглашения. Разумная компромиссная формула (например, вступление в силу при ратификации 50 % сторон) позволит ему вступить в силу относительно быстро.</i></p>

<p align="center">Приложение I Нерегулярные/чартерные перевозки</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<div data-bbox="201 688 756 735" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Традиционный подход</p> </div> <p>1. Положения настоящего Соглашения, за исключением положений, касающихся коммерческих прав, провозной емкости и тарифов, применимы также к нерегулярным полетам, выполняемым авиаперевозчиком любой Стороны на территорию или с территории другой Стороны, и к авиаперевозчику, выполняющему такие полеты.</p> <p align="center">[Пункт 2, вариант 1 из 2]</p> <p>2. Положения пункта 1 настоящей статьи не затрагивают национальные законы и правила, регулирующие порядок выдачи разрешений на выполнение нерегулярных перевозок или поведение авиаперевозчиков или других сторон, участвующих в организации таких перевозок.</p> <p align="center">[Пункт 2, вариант 2 из 2]</p> <p>2. Каждая Сторона благожелательно рассматривает заявки на выполнение [нерегулярных полетов] [чартерных рейсов] между территориями Сторон для перевозки пассажиров и грузов в соответствии со своими применимыми законами и правилами.</p> <div data-bbox="201 1675 756 1722" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Промежуточный подход</p> </div> <p align="center">[Вариант 1 из 3]</p> <p>1. Каждая Сторона дает разрешение на выполнение нерегулярных пассажирских рейсов между пунктами, в которых не существует установленных регулярных воздушных сообщений. В тех случаях, когда такие сообщения существуют, разрешение выдается при условии, что выполнение</p>	<p><i>Положение о нерегулярных перевозках может излагаться в соглашении различными способами и в разных контекстах. По существу его можно считать вопросом предоставления прав или вопросом, требующим особого внимания с точки зрения регулирования. Оно может быть включено в текст самого соглашения или в приложение.</i></p> <p><i>Более простой и прямой подход к предоставлению прав на выполнение нерегулярных перевозок заключается в простом указании в статье, касающейся предоставления прав, на "международные воздушные сообщения", а именно регулярные и нерегулярные. Таким образом, все положения соглашения будут применимы как к регулярным, так и к нерегулярным сообщениям.</i></p> <p><i>Данный подход может использоваться в тех случаях, когда стороны предвидят возможность выполнения нерегулярных перевозок, стремятся определить различные административные положения и положения, касающиеся коммерческих возможностей, которые будут применяться к таким перевозкам, однако не желают занимать какую-либо позицию по вопросу о предоставлении разрешений в соответствии с их национальными законами и правилами. Из этого положения ясно, что положения основного соглашения, кроме тех, которые рассчитаны на регулярные воздушные сообщения, будут применяться к нерегулярным воздушным сообщениям. В качестве альтернативы в настоящем положении можно перечислить статьи основного соглашения, которые будут применяться к нерегулярным воздушным сообщениям, например "Сборы с пользователей", "Таможенные пошлины", "Безопасность полетов", "Авиационная безопасность" и т. д.</i></p> <p><i>Данное положение позволяет национальным законам и правилам каждой стороны устанавливать, какие регулярные воздушные сообщения будут разрешаться и на каких условиях.</i></p> <p><i>Требование о "благожелательном рассмотрении" не является предоставлением доступа к рынку, но подразумевает позитивное отношение к нерегулярным перевозкам в целом и к чартерным рейсам в частности. Данное положение также отражает тот факт, что нормативный режим, определяющий порядок выдачи разрешений на такие перевозки, обычно является односторонним, поскольку государство или государство пункта назначения при рассмотрении любой заявки применяют свои национальные правила.</i></p> <p><i>Данный подход не оказывает негативного влияния на регулярные сообщения.</i></p> <p><i>В прошлом многие государства заботились о том, чтобы нерегулярные пассажирские перевозки не оказывали</i></p>

<p align="center">Приложение I Нерегулярные/чартерные перевозки</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>предлагаемых нерегулярных полетов не ставит под угрозу экономическую стабильность существующих регулярных сообщений.</p> <p>2. При обращении за разрешением на выполнение серии нерегулярных пассажирских рейсов они должны соответствовать определению "инклюзив тур" и должны выполняться "туда и обратно" с заранее установленными вылетами и возвращениями.</p> <p align="center">[Вариант 2 из 3]</p> <p>1. Авиапредприятия каждой Стороны, назначенные в соответствии с настоящим Соглашением для осуществления полетов согласно данному приложению, имеют право выполнять нерегулярные международные воздушные перевозки по указанным маршрутам в соответствии с правами, предоставленными в отношении регулярных сообщений настоящим Соглашением.</p> <p>2. Каждая Сторона благожелательно рассматривает заявки авиапредприятий другой Стороны на выполнение перевозок, не охватываемых настоящим приложением, руководствуясь принципами международной вежливости и взаимности.</p> <p align="center">[Вариант 3 из 3]</p> <p>1. [Назначенные] авиапредприятия любой Стороны имеют право выполнять нерегулярные международные воздушные перевозки в любой пункт или пункты и из любого пункта или пунктов на территории другой Стороны либо напрямую, либо со стоповерами на маршруте для перевозки в одном направлении или "туда и обратно" любой загрузки в пункт или пункты и из пункта или пунктов на территории Стороны, назначившей авиапредприятие. Разрешается также выполнение чартерных рейсов, имеющих несколько пунктов назначения. Кроме того, [назначенные] авиапредприятия любой Стороны могут выполнять чартерные рейсы с загрузкой, берущей начало на территории другой Стороны или следующей на эту территорию.</p>	<p><i>негативного воздействия на регулярные сообщения, и по данному вопросу был разработан целый ряд принципов и механизмов (см. Doc 9587). В этом тексте рассматриваются три таких механизма: 1) предоставление разрешений на выполнение нерегулярных пассажирских перевозок между пунктами, в которые не выполняются регулярные перевозки (обычно именуются "внемаршрутные чартеры"); 2) отказ в выдаче разрешения на выполнение нерегулярных пассажирских перевозок, которые негативно сказываются на регулярных сообщениях; и 3) предоставление разрешения на выполнение таких видов нерегулярных пассажирских перевозок (в данном случае это чартерные рейсы "инклюзив тур", включающие помимо воздушной перевозки пакет таких наземных услуг, как размещение в гостинице, наземная перевозка и т. д.), которые считаются не угрожающими экономической жизнеспособности регулярных сообщений.</i></p> <p><i>Этот промежуточный подход открывает маршруты, предусмотренные в соглашении, для осуществления нерегулярных сообщений на тех же условиях (например, смена емкости), на которых осуществляются регулярные сообщения, а внемаршрутные нерегулярные сообщения при этом утверждаются/отклоняются на основе принципов международной вежливости и взаимности. В зависимости от предоставления права на осуществление регулярных сообщений это положение, как правило, дает возможность выполнять как пассажирские, так и грузовые нерегулярные перевозки.</i></p> <p><i>Использование формулы "международная вежливость и взаимность" обеспечивает выполнение внемаршрутных чартерных рейсов на территории стороны с наиболее ограниченными условиями в отношении таких рейсов.</i></p> <p><i>При этом подходе, несмотря на то что нормативный режим, определяющий порядок выполнения нерегулярных перевозок, и в частности чартерных, обычно является режимом государства пункта назначения, стороны в некоторых соглашениях могут оговорить, что правила страны начала перевозки будут применяться. Это упрощает выполнение таких перевозок. Следовательно, это пример порядка, который может использоваться в либеральном соглашении, несмотря на то, что он требует соблюдения определенных правил.</i></p> <p><i>В п. 1 говорится о широком доступе к рынку для выполнения этих перевозок, а в п. 2 – о применении правил страны начала перевозки.</i></p>

<p align="center">Приложение I Нерегулярные/чартерные перевозки</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>2. Каждое [назначенное] авиапредприятие, выполняющее воздушные перевозки на основании настоящего положения, соблюдает такие законы, правила и нормы Стороны, на территории которой начинается перевозка, будь то перевозка в одном направлении или "туда и обратно", какие эта Сторона применяет в данный момент или будет применять в будущем к таким перевозкам.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Полная либерализация</p> </div> <p>Раздел 1</p> <p>Авиапредприятия каждой Стороны, назначенные согласно настоящему приложению, имеют право в соответствии с условиями их назначения осуществлять международные чартерные перевозки пассажиров (и их сопровождаемого багажа) и/или грузов (включая, но не ограничиваясь этим, грузо-экспедиторские, составные и смешанные (пассажиры/грузовые) чартерные рейсы):</p> <p>между любым пунктом или пунктами на территории Стороны, назначившей авиапредприятие, и любым пунктом или пунктами на территории другой Стороны;</p> <p>между любым пунктом или пунктами на территории другой Стороны и любым пунктом или пунктами в третьей стране или странах при условии, что такие перевозки, за исключением грузовых чартерных рейсов, являются частью постоянных перевозок с заменой или без замены воздушного судна, которые включают в себя полеты в государство своей регистрации с целью выполнения местной перевозки между территорией государства регистрации и территорией другой Стороны.</p> <p>При осуществлении воздушных сообщений, охватываемых настоящим приложением, авиапредприятия каждой Стороны также имеют право: 1) совершать промежуточные остановки в любых пунктах в пределах или за пределами территории любой Стороны; 2) выполнять транзитные перевозки через территорию другой Стороны; 3) объединять на одном и том же воздушном судне загрузку, берущую начало на территории одной Стороны, загрузку, берущую начало на территории другой Стороны, и загрузку, берущую начало в третьих странах, и 4) выполнять международную воздушную перевозку без каких-либо ограничений относительно замены в любом пункте на маршруте типа или количества эксплуатируемых воздушных судов при условии, что (за исключением грузовых чартерных рейсов) в отношении вылетающих воздушных судов перевозка далее такого пункта является продолжением перевозки с территории Стороны, назначившей авиапредприятие, а в отношении прибывающих воздушных судов перевозка на территорию Стороны, назначившей авиапредприятие, является продолжением перевозки из-за пределов территории, на которой находится такой пункт.</p>	<p><i>Текст с фразой в квадратных скобках используется в тех случаях, когда в таблице маршрутов приложения __ города не указываются и когда стороны назначают авиапредприятия для осуществления нерегулярных сообщений. При использовании текста без фразы в квадратных скобках все авиапредприятия каждой стороны (независимо от того, назначены ли они и для осуществления регулярных сообщений) будут иметь разрешение от другой стороны на осуществление нерегулярных сообщений, о которых идет речь в первом пункте.</i></p> <p><i>Подход, основанный на полной либерализации, является вариантом, подходящим для государств, желающих осуществить либерализацию нерегулярных сообщений при сохранении регулирования в отношении регулярных.</i></p> <p><i>Нерегулярные сообщения приравниваются к регулярным в смысле прав и доступа к рынку и без необходимости соблюдения национальных правил стороны назначения, однако в первом пункте право на такие перевозки предоставляется только назначенным авиапредприятиям каждой стороны. Здесь также содержится положение о благоприятном рассмотрении заявок на выполнение нерегулярных перевозок, которые не охватываются правами, предоставляемыми согласно первому пункту, в частности перевозок авиапредприятиями, не назначенными для осуществления регулярных сообщений или пассажирских перевозок "седьмой свободы".</i></p> <p><i>Основным отличием между предыдущим промежуточным подходом и полной либерализацией является возможность выбора либо правил выполнения чартерных перевозок своей страны, либо правил другой стороны, касающихся осуществления нерегулярных сообщений.</i></p>

<p align="center">Приложение I Нерегулярные/чартерные перевозки</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>Каждая Сторона благожелательно рассматривает заявки авиапредприятий любой Стороны на выполнение перевозок, не охватываемых настоящим приложением, руководствуясь принципами международной вежливости и взаимности.</p> <p>Раздел 2</p> <p>Любое авиапредприятие, назначенное любой Стороной, выполняющее международные чартерные воздушные перевозки, начинающиеся на территории любой Стороны, будь то перевозка в одном направлении или "туда и обратно", может по своему усмотрению соблюдать законы, правила и нормы, касающиеся чартерных перевозок, либо государства своей регистрации, либо другой Стороны. Если какая-либо Сторона применяет иные нормы, правила, условия или ограничения в отношении одного или нескольких своих авиапредприятий или в отношении авиапредприятий других стран, каждое назначенное авиапредприятие подчиняется наименее ограничительным из таких требований.</p> <p>Однако ничто в вышеуказанном пункте не ограничивает прав любой Стороны требовать от авиапредприятий, назначенных согласно настоящему приложению другой Стороной, выполнять требования, касающиеся охраны имущества пассажиров и защиты прав пассажиров, связанных с аннулированиями и компенсациями.</p> <p>Раздел 3</p> <p>За исключением правил защиты потребителей, упомянутых в предыдущем пункте, ни одна Сторона не требует от авиапредприятия, назначенного согласно настоящему приложению другой Стороной, предъявлять в связи с перевозкой с территории этой другой Стороны или третьей страны в одном направлении или "туда и обратно" иных документов, кроме декларации о соблюдении применимых законов, правил и норм, упомянутых в разделе 2 настоящего приложения, или об освобождении от действия таких законов, правил или норм, предоставленном соответствующими авиационными властями.</p>	

<p align="center">Приложение II Грузовые перевозки</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
	<p><i>В некоторых соглашениях не содержится никаких конкретных положений о чистогрузовых перевозках, поскольку право выполнения таких перевозок обычно подразумевается в положениях о предоставлении прав, где стороны, как правило, дают своим назначенным авиапредприятиям право на перевозки пассажиров, груза и почты при осуществлении согласованных регулярных международных воздушных сообщений. Однако некоторые соглашения более конкретны, и в них делается ссылка на "перевозки пассажиров, груза и почты в любом сочетании". В таблице маршрутов соглашения могут быть указаны конкретные маршруты, включая согласованные ограничения или варианты, для выполнения чистогрузовых перевозок, либо такими маршрутами могут быть маршруты, предоставленные в обмен на права в отношении регулярных пассажирских перевозок.</i></p>

Приложение II Грузовые перевозки	Пояснительные примечания
<p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">Промежуточный подход</p> <p>1. Каждое назначенное авиапредприятие, занятое в международных грузовых воздушных перевозках:</p> <p>а) получает недискриминационный режим в отношении доступа к средствам и службам для таможенной очистки, обработки, хранения груза и упрощения формальностей;</p> <p>б) при условии соблюдения местных законов и правил может использовать и/или непосредственно эксплуатировать другие виды транспорта;</p> <p>с) может использовать арендованные воздушные суда при условии, что данная эксплуатация соответствует также стандартам по безопасности полетов и авиационной безопасности, которые распространяются на другие воздушные суда назначенных авиапредприятий;</p> <p>д) может заключать соглашения о совместной деятельности с другими авиаперевозчиками, включая, но не ограничиваясь этим, совместное использование кодов, блокирование мест и выполнение перевозок типа "интерлайн";</p> <p>е) может устанавливать собственные грузовые тарифы, которые не требуется представлять на утверждение авиационным властям ни одной из Сторон.</p> <p>2. В дополнение к указанным выше в пункте 1 правилам, каждое назначенное авиапредприятие, занятое в чистогрузовых регулярных и нерегулярных перевозках, может осуществлять такие перевозки на территорию и с территории любой Стороны без ограничений относительно частоты полетов, провозной емкости, маршрутов, типа воздушного судна и пунктов отправления или назначения груза.</p>	<p><i>Цель настоящего пункта заключается в достижении справедливого баланса с точки зрения конкуренции между всеми авиаперевозчиками, занятыми в международных грузовых воздушных перевозках. Если в основной части соглашения содержится положение, которое также приводится в приложении (например, об аренде), такое положение следует исключить из приложения.</i></p> <p><i>Настоящий пункт предоставляет третью из семи "свобод воздуха" только в отношении чистогрузовых перевозок, выполняемых на регулярной и нерегулярной основе. Первые две "свободы" – право пролета и право выполнения технических посадок – не включены, поскольку они обычно предусматриваются в основном соглашении. Эксплуатационная гибкость описывается в общих выражениях и включает те элементы, которые обычно считаются важными для выполнения чистогрузовых перевозок.</i></p> <p><i>Приложение о грузовых перевозках навряд ли будет использоваться в соглашениях, предусматривающих полную либерализацию, где положения о правах и эксплуатационной гибкости, указанные в настоящем приложении, содержатся в основном соглашении.</i></p>

Приложение III Меры переходного характера	Пояснительные примечания
	<p><i>Это рекомендуемое ИКАО приложение касается вопросов участия, а также стабильности при осуществлении либерализации. Составленное с учетом существующей практики и применяемых подходов это приложение охватывает как меры участия, так и преференциальные меры. Оно состоит из одного или нескольких из трех типов положений. Если эти положения будут в одинаковой мере применяться к каждой стороне, они могут считаться мерами участия. В противном случае они будут рассматриваться как преференциальные меры.</i></p>

<p align="center">Приложение III Меры переходного характера</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>Нижеуказанные меры переходного характера теряют силу (дата) или по наступлении такой более ранней даты, какая будет согласована Сторонами.</p> <p>1. Невзирая на положения Статьи _____ (или приложения _____), назначенное авиапредприятие (или авиапредприятия Стороны или каждой Стороны___ может (должна)...</p> <p>2. Невзирая на положения Статьи ____ (или приложения ____), назначенное авиапредприятие (или авиапредприятия) Стороны А (или каждой Стороны) может (должно) ... как указано ниже:</p> <p>a) с (дата) по (дата) ...;</p> <p>b) с (дата) по (дата) ...</p> <p>3. Невзирая на положения Статьи ____ (или приложения ____), нижеуказанные положения регулируют ...</p>	<p><i>При введении в действие этих трех положений приложения приведенные ниже пункты пояснительных примечаний, за исключением содержащихся в них примеров, могут стать частью этого приложения.</i></p> <p><i>Это положение может использоваться, когда конкретная статья (или приложение) не сразу вступает в силу, а применяется в ограниченном объеме в течение переходного периода. Например, стороны соглашаются, что невзирая на приложение с таблицей маршрутов, дающее каждой стороне неограниченные права "пятой свободы", авиапредприятию(ям) одной стороны (развитого государства) не разрешается осуществлять такие коммерческие права на маршрутах между другой стороной (развивающимся государством) и третьим государством до наступления оговоренной даты.</i></p> <p><i>Это положение сходно с первым, но содержит указание поэтапных периодов. Например, стороны могут согласиться, что несмотря на статью, допускающую неограниченное совместное использование кодов, авиапредприятиям каждой стороны разрешается увеличивать перевозки (частоту) на условиях совместного использования кодов в третью страну только постепенно в течение указанных периодов.</i></p> <p><i>Это положение используется, когда какая-либо статья (или приложение) не сразу вступает в силу и в течение переходного периода применяется иная схема. Например, стороны могут согласиться, что несмотря на статью о тарифах, предусматривающую режим двойного отклонения, порядок установления цен до наступления конкретной даты будет регулироваться режимом страны начала перевозки.</i></p> <p><i>Ниже приводится примерный перечень вопросов, которые государства могут по своему усмотрению использовать в качестве мер переходного характера, предусмотренных в приложении: количество назначаемых авиапредприятий, критерии владения и контроля, провозная емкость и частота, маршрутные и коммерческие права, совместное использование кодов, чартерные перевозки, смешанные перевозки, тарифы, распределение "окон" и вопросы "деловой практики", в частности вопросы наземного обслуживания. Текст этого приложения служит основой для согласования сторонами условий и точных формулировок. Документ Дос 9587 содержит материал о возможных мерах участия и преференциальных мерах.</i></p>

<p align="center">Приложение IV Маршруты, необходимые для осуществления жизненно важных перевозок и развития туризма</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
	<p><i>Применение механизма регулирования в отношении маршрутов, необходимых для осуществления жизненно важных перевозок и развития туризма (ESTDR), предполагает существование либерализованного международного рынка или процесс перехода к такому рынку. В исключительных случаях данный механизм может применяться к нелиберализованным маршрутам с потенциальными возможностями для развития туризма, поскольку соглашение о воздушном сообщении традиционного типа уже косвенно содействует выполнению</i></p>

<p align="center">Приложение IV Маршруты, необходимые для осуществления жизненно важных перевозок и развития туризма</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>1. Любая Сторона, проконсультировавшись с другой Стороной (или получив согласие другой Стороны) и проинформировав авиапредприятие или авиапредприятия, выполняющие полеты по маршрутам, может указать маршрут, необходимый для осуществления жизненно важных перевозок, или маршрут, необходимый для развития туризма, связывающий какой-либо пункт в удаленном или периферийном районе или в районе, нуждающемся в экономическом развитии, на своей территории с каким-либо пунктом на территории другой Стороны. На таком маршруте или такой группе маршрутов адекватный уровень воздушных сообщений, определенный в пункте 2 настоящего приложения, считается крайне необходимым для обеспечения жизненно важных коммуникаций или экономического развития района [включая развитие туризма], однако он не будет обеспечиваться, если авиапредприятия будут учитывать только свои коммерческие интересы [он не может обеспечиваться только по неоправданно дискриминационным, чрезмерно высоким и ограничительным ценам].</p> <p>2. Указав маршрут, необходимый для осуществления жизненно важных перевозок, или маршрут, необходимый для развития туризма, Сторона определяет адекватный уровень регулярных воздушных сообщений [на каждом маршруте или группе маршрутов] [гибким и ориентированным на рынок образом], учитывая, помимо прочего, конкретные потребности в регулярных воздушных сообщениях на соответствующем маршруте; уровень спроса; наличие стыковочных воздушных сообщений, авиапредприятий третьих стран, эксплуатантов, осуществляющих нерегулярные перевозки, и других видов транспорта; авиатарифы и условия и влияние на все авиапредприятия, выполняющие или намеревающиеся выполнять полеты по данному маршруту или смежным маршрутам. [Нерегулярные воздушные сообщения могут считаться адекватными, если они отвечают условиям, изложенным в пункте 1 настоящего приложения.]</p> <p>3. [Невзирая на положения Статьи ___ (Провозная емкость) и Статьи ___ (Ценообразование)], заинтересованная Сторона по консультации с другой Стороной (или по получении согласия другой Стороны) может потребовать, чтобы авиапредприятия, выполняющие или намеревающиеся выполнять полеты по маршруту, необходимому для осуществления жизненно важных перевозок, или по маршруту, необходимому для развития туризма, обеспечивали воздушное сообщение на адекватном уровне в течение периода до ___ лет. [Сторона может потребовать, чтобы авиапредприятие, желающее прекратить, приостановить или опустить уровень существующего воздушного сообщения на маршруте ниже адекватного уровня, уведомило о предлагаемом сокращении сообщения по крайней мере за ___ дней.]</p> <p>4. Невзирая на положения [Статьи ___ (Провозная емкость), Статьи ___ (Ценообразование) и] приложения ___ (Таблица маршрутов), если ни одно авиапредприятие не принимает или не собирается принимать на себя обязательство осуществлять воздушные сообщения на адекватном уровне [индивидуально или коллективно] по маршруту, необходимому для осуществления жизненно важных перевозок, или по маршруту, необходимому для развития туризма, заинтересованная Сторона может предложить подавать заявки на осуществление таких сообщений и, при необходимости, по консультации с</p>	<p><i>полетов по таким маршрутам, ограничивая масштабы конкуренции.</i></p> <p><i>Данное приложение дает правовую уверенность сторонам, участвующим во внедрении механизма регулирования ESTDR, а также позволяет любой стороне проявлять гибкость в толковании и применении, например, критериев в отношении отбора маршрутов и адекватных уровней сообщения, процедуры проведения торгов для выбора перевозчика и содержания контрактных договоренностей.</i></p> <p><i>Примером гибкого подхода является установление минимального требования только в отношении провозной емкости с предоставлением авиапредприятию права определять частоту, типы воздушных судов, тарифы и т. д. Требования в отношении провозной емкости могут выражаться в количестве кресел X от пункта (пунктов) отправления до пункта (пунктов) назначения, как "единиц перевозки" в неделю за какую-либо часть туристского сезона или весь туристский сезон.</i></p> <p><i>Данный факультативный текст требует, чтобы действующее авиапредприятие заранее уведомляло о своем намерении аннулировать или сократить перевозки на маршруте.</i></p> <p><i>Данная модель прямо предусматривает три варианта поддержки: а) гарантия монопольной эксплуатации с предоставлением субсидии, б) гарантия монополии без предоставления субсидии или с) субсидия без гарантии монопольной эксплуатации.</i></p>

<p align="center">Приложение IV Маршруты, необходимые для осуществления жизненно важных перевозок и развития туризма</p>	<p align="center">Пояснительные примечания</p>
<p>другой Стороной (или получив согласие другой Стороны) может предоставить доступ к этому маршруту только одному авиапредприятию [за исключением авиапредприятий третьих стран] на период до ___ лет и/или обеспечить выплату компенсации в виде субсидии этому авиапредприятию. Право осуществлять такие сообщения [либо на одном маршруте, либо на группе таких маршрутов] предоставляется путем открытых торгов любому назначенному авиапредприятию, имеющему право выполнять [и реализовывать на рынке] свои перевозки между соответствующими территориями. [Авиапредприятия третьи стран, имеющие право выполнять полеты по данному маршруту, также имеют право на участие в торгах.]</p> <p>5. Объявление торгов и последующий контракт охватывают, помимо прочего, следующую информацию: требуемый уровень и стандарт сообщений, определенный в пункте 2 настоящего приложения; период действия контракта; правила, касающиеся изменения, прекращения действия или пересмотра контракта, в частности с учетом непредвиденных изменений, и штрафные санкции в случае невыполнения контракта.</p> <p>6. Выбор авиапредприятия производится в течение периода ___ мес Стороной, объявившей торги, с учетом, помимо прочего, финансовой жизнеспособности кандидата, предложенного бизнес-плана, путей развития партнерских отношений с туристическим сектором, авиатарифов и условий и суммы требуемой компенсации, если таковая необходима.</p> <p>7. Сторона, объявившая торги, может возместить авиапредприятию, выбранному согласно пункту 6 настоящего приложения, убытки, понесенные в результате требуемой эксплуатации на адекватном уровне в соответствии с контрактом. Размер такого возмещения определяется как [предполагаемая] разница между затратами и получаемыми доходами от перевозок с учетом разумного вознаграждения за вложенный капитал. [За осуществление сообщений по решению авиапредприятия выше адекватного уровня дополнительная субсидия не выплачивается.]</p> <p>8. Консультации между Сторонами проводятся в соответствии со Статьей ___ (Консультации) во всех случаях, когда любая из Сторон считает, что выбор авиапредприятия и/или компенсация авиапредприятию несовместимы с соображениями, изложенными в пунктах 6 и 7 настоящего приложения, или что развитие маршрута и конкуренция на маршруте неоправданно ограничиваются условиями настоящего приложения. [Если Стороны не могут найти решения проблемы путем консультаций, любая из Сторон может применить механизм разрешения споров согласно Статье ___ (Разрешение споров) для урегулирования спора.]</p>	<p><i>Важно отметить, что независимо от срока действия контракта механизм ESTDR будет применяться не постоянно, а временно или только в течение разумного периода времени (в большинстве случаев в течение начального периода), в особенности на маршрутах, обслуживающих "районы, нуждающиеся в развитии". Например, если спрос на перевозки со стороны широкой публики возрастет в результате развития сети или благодаря усовершенствованию авиационной инфраструктуры, это сделает маршрут менее подходящим для естественной монополии и не нуждающимся в регулировании.</i></p> <p><i>Включение положений о проведении обзорных консультаций между государствами как ex ante, так и ex post facto, и/или требования о получении предварительного согласия другого государства (государств) может быть эффективным средством устранения потенциального риска того, что каждое государство будет отдавать предпочтение своим национальным авиапредприятиям и чрезмерно использовать механизм.</i></p>

Добавление 6

Политика ИКАО в области воздушного транспорта

Настоящее добавление содержит полный текст резолюции А36-15 Ассамблеи, который представляет собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта. Эта резолюция приводится также в документе Дос 9902 "*Действующие резолюции Ассамблеи*".

А36-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

Введение

Ассамблея,

принимая во внимание, что Конвенция о международной гражданской авиации устанавливает основные принципы, которым должны следовать правительства для обеспечения того, чтобы международные воздушные сообщения могли развиваться упорядоченным, регулярным, эффективным и экономичным и согласованным образом, и поэтому одной из задач ИКАО является поддержка принципов и мер, содействующих осуществлению международных воздушных сообщений на основе равных возможностей, эффективности и экономичности, взаимного уважения прав государств, а также с учетом общих интересов,

принимая во внимание, что воздушный транспорт является одним из важных факторов обеспечения устойчивого экономического развития как на национальном, так и на международном уровнях,

принимая во внимание, что странам, особенно развивающимся, становится все труднее изыскивать необходимые ресурсы для оптимального использования возможностей и решения задач, связанных с развитием воздушного транспорта, и своевременно реагировать на вызовы, обусловленные спросом на воздушный транспорт,

принимая во внимание, что Организация готовит на постоянной основе для Договаривающихся государств инструктивный материал, исследования и статистическую информацию о развитии воздушного транспорта, которые должны быть актуальными, целенаправленными и злободневными и доводиться до сведения Договаривающихся государств с помощью наиболее эффективных средств,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства должны представлять точные и фактические статистические данные и другие сведения, с тем чтобы Организация могла готовить такой инструктивный материал,

принимая во внимание, что Организация переходит к целевому управлению, уделяя при этом все больше внимания внедрению Стандартов, чем их разработке,

принимая во внимание, что разрабатываемый Организацией инструктивный материал и действия Организации по реализации своих стратегических целей должны оказывать содействие Договаривающимся государствам в разработке политики и практики, способствующих процессам глобализации, коммерциализации и либерализации международного воздушного транспорта,

принимая во внимание важность участия Договаривающихся государств в работе Организации в области воздушного транспорта,

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции добавления, которые перечислены ниже, представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта, обновленное по состоянию на день закрытия 36-й сессии Ассамблеи:

- Добавление А. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта.
- Добавление В. Статистика.
- Добавление С. Прогнозирование и экономическое планирование.
- Добавление D. Упрощение формальностей.
- Добавление Е. Налогообложение.
- Добавление F. Аэропортовое и аэронавигационное обслуживание.
- Добавление G. Экономика авиоперевозчиков.
- Добавление H. Авиапочта;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам учитывать эту политику и то, что она постоянно уточняется Советом в документах, указанных в настоящем сводном заявлении, и Генеральным секретарем в руководствах и циркулярах;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам прилагать все усилия для выполнения своих обязательств, вытекающих из Конвенции и резолюций Ассамблеи, поддерживать работу Организации в области воздушного транспорта и, в частности, представлять самым оперативным образом наиболее полную статистическую и другую информацию, запрашиваемую Организацией для ее исследований в области воздушного транспорта;

4. *предлагает* Совету придавать особое значение проблеме финансирования развития людских и технических ресурсов, необходимых для обеспечения наибольшего возможного вклада воздушного транспорта в обеспечение экономического и социального благополучия развивающихся стран;

5. *предлагает* Совету обращаться за консультациями к квалифицированным представителям Договаривающихся государств, когда, по его мнению, это будет содействовать продвижению его работы над любым вопросом в области воздушного транспорта, используя для этого наиболее подходящие средства, включая создание групп квалифицированных экспертов, подотчетных Авиатранспортному комитету, или исследовательских групп Секретариата, а также работу по переписке или проведение совещаний;

6. *предлагает* Совету созывать конференции или специализированные совещания, в которых могли бы участвовать все Договаривающиеся государства, в качестве основного средства достижения прогресса в решении вопросов всемирного значения в области воздушного транспорта в тех случаях, когда такие совещания оправданы с точки зрения количества и важности вопросов, подлежащих рассмотрению, и когда имеется возможность предпринятия конструктивных действий по ним;

7. *предлагает* Совету обеспечить проведение практикумов, семинаров и прочих подобных совещаний, которые могут потребоваться для ознакомления Договаривающихся государств с политикой ИКАО в области воздушного транспорта и соответствующим инструктивным материалом;

8. *предлагает* Совету регулярно пересматривать сводное заявление о политике ИКАО в области воздушного транспорта и по мере необходимости информировать Ассамблею о целесообразности внесения изменений в заявление;

9. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A35-18.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Экономическое регулирование международного воздушного транспорта

Раздел I. Соглашения и договоренности

Ассамблея,

принимая во внимание, что зафиксированные в Конвенции основополагающие принципы суверенитета, справедливых и равных возможностей, отказа от дискриминации, взаимозависимости, гармонизации и сотрудничества хорошо зарекомендовали себя и по-прежнему являются фундаментом дальнейшего развития международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что обеспечение в максимально возможной степени многосторонних подходов к вопросам коммерческих прав по-прежнему остается одной из целей Организации,

принимая во внимание, что в рамках Конвенции Договаривающиеся государства имеют различные цели и политику в области регулирования, но исходят из единой основной задачи обеспечения постоянного и устойчивого участия в деятельности международной авиатранспортной системы,

принимая во внимание, что одна из целей Конвенции заключается в том, чтобы международные воздушные сообщения осуществлялись надежно и экономично, и в этой связи Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС) содействует достижению этой цели Договаривающимися государствами, которые уже являются участниками этого соглашения,

принимая во внимание, что Ассамблея неоднократно подчеркивала обязательство каждого Договаривающегося государства соблюдать положения статьи 83 Конвенции, регистрируя в Совете в кратчайшие сроки все договоренности, касающиеся международной гражданской авиации, в соответствии с *Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоренностей,*

принимая во внимание, что необоснованные задержки и невыполнение требований, касающихся регистрации авиационных соглашений и договоренностей, нежелательны для точности и полноты нормативной информации, а также для улучшения транспарентности,

принимая во внимание, что установление международных пассажирских и грузовых авиатарифов, которые способствовали бы успешному развитию воздушных перевозок, должно быть справедливым и транспарентным,

принимая во внимание, что существует необходимость адаптации к меняющимся условиям регулирования и эксплуатации в области воздушного транспорта и что Организация разрабатывает руководящие принципы регулирования международного воздушного транспорта, включая типовые статьи и типовые соглашения о воздушном сообщении, которые государства могут использовать в двусторонних или региональных соглашениях,

1. *вновь подтверждает* первоочередную роль ИКАО в разработке положений, касающихся политики в области регулирования международного воздушного транспорта, и в содействии либерализации;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, которые еще не стали участниками Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС), в срочном порядке рассмотреть вопрос о присоединении к нему;

3. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам регистрировать соглашения и договоренности о сотрудничестве в области международной гражданской авиации в ИКАО в соответствии с положениями статьи 83 Конвенции и *Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоренностей;*

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам полностью информировать Совет о серьезных проблемах, возникающих при применении соглашений или договоренностей о воздушном сообщении, а также о любых достигнутых или предполагаемых результатах в деле создания многосторонних механизмов обмена коммерческими правами;
5. *предлагает* Совету продолжать сотрудничество с региональными и субрегиональными органами по изучению и разработке методов сотрудничества, в том числе либерализованных договоренностей, и анализировать результаты принятия таких мер для определения того, могут ли аналогичные или другие меры быть со временем рекомендованы государствам для применения на более широкой основе;
6. *предлагает* Совету продолжить сравнительный анализ политики и практики Договаривающихся государств и авиакомпаний в отношении коммерческих прав и рассмотрение положений соглашений о воздушных сообщениях и информировать все Договаривающиеся государства о любых новых событиях в международном сотрудничестве в отношении коммерческих прав, включая либерализованные договоренности;
7. *порукает* Совету постоянно рассматривать механизм выработки принципиальных установок Организации по регулированию международного воздушного транспорта и по мере необходимости пересматривать или обновлять его;
8. *предлагает* Совету периодически пересматривать правила регистрации авиационных соглашений и договоренностей с целью упрощения процесса их регистрации;
9. *просит* Генерального секретаря напоминать Договаривающимся государствам о важности незамедлительной регистрации авиационных соглашений и договоренностей и оказывать такое содействие Договаривающимся государствам, какое им может потребоваться при регистрации авиационных соглашений и договоренностей в Совете;
10. *просит* Президента Совета и Генерального секретаря содействовать универсальному присоединению и выполнению Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС) и настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам информировать Секретариат о своих намерениях относительно присоединения к этому соглашению.

Раздел II. Сотрудничество в рамках механизмов регулирования

Ассамблея,

принимая во внимание, что определенные экономические, финансовые и эксплуатационные ограничения, вводимые в одностороннем порядке на национальном уровне, подрывают стабильность международного воздушного транспорта, приводят к возникновению недобросовестной и дискриминационной практики и могут быть несовместимыми с основными принципами Конвенции и упорядоченным и гармоничным развитием международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что обеспечение регулярных и надежных воздушных сообщений имеет огромное значение для становления экономики многих развивающихся государств, в том числе зависящих от туризма,

принимая во внимание, что жесткое применение требования о преимущественном владении и эффективном контроле в качестве критерия при решении вопроса об осуществлении авиакомпанией маршрутных прав и других прав на воздушные перевозки может лишить многие государства справедливой и равной возможности выполнять международные воздушные перевозки и в полной мере пользоваться получаемыми при этом выгодами,

принимая во внимание, что либерализацию условий назначения авиаперевозчиков и предоставления им разрешений для доступа к рынку следует осуществлять по усмотрению и собственными темпами каждого государства постепенно, гибко и под эффективным нормативным контролем, особенно в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности,

принимая во внимание, что расширение или гибкое применение критериев назначения авиакомпаний и выдачи им разрешений может помочь в создании эксплуатационных условий, в которых международный воздушный транспорт будет развиваться и расти стабильным, эффективным и экономичным образом, и способствовать достижению целей участия государств в процессе либерализации без ущерба для обязательств государств по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности,

принимая во внимание, что претворению в жизнь целей развития, стоящих перед такими государствами, все более активно способствуют различные механизмы сотрудничества, такие, как региональные экономические группы и функциональные объединения, что свидетельствует о наличии близости и общности интересов, причем в первую очередь у развивающихся государств, участвующих в таком региональном движении экономической интеграции,

принимая во внимание, что осуществление маршрутных и других прав на воздушные перевозки развивающегося государства, обладающего такой общностью интересов, авиакомпанией, находящейся в преимущественном владении и под эффективным контролем другого развивающегося государства или государств либо его или их граждан, имеющих ту же общность интересов, будет служить указанным интересам развивающихся государств,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам избегать принятия односторонних мер, которые могут отрицательно сказаться на упорядоченном и согласованном развитии международного воздушного транспорта, и обеспечивать, чтобы при применении национальной политики и внутреннего законодательства в отношении международного воздушного транспорта в должной мере учитывались его характерные особенности;
2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам признавать такие назначения и разрешать таким авиакомпаниям осуществлять маршрутные права и другие права на воздушные перевозки другого государства или государств, в особенности развивающихся государств, в рамках одной группы, на основе взаимоприемлемых условий и договоренностей, включая соглашения по воздушному транспорту, которые заключены или подлежат заключению между заинтересованными сторонами;
3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам признавать концепцию общности интересов в рамках региональных или субрегиональных экономических групп в качестве убедительного довода при назначении одним развивающимся государством или развивающимися государствами авиакомпании другого развивающегося государства или развивающихся государств в рамках одной региональной экономической группы, если такая авиакомпания находится в преимущественном владении и под эффективным контролем такого другого развивающегося государства или развивающихся государств или его или их граждан;
4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам рассматривать возможность использования альтернативных критериев назначения авиакомпаний и выдачи им разрешений, включая критерии, разработанные ИКАО, и принимать гибкий и позитивный подход, учитывающий усилия других государств по либерализации условий владения авиaperевозчиками и контроля за их деятельностью без снижения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности;
5. *просит* Договаривающиеся государства, имеющие опыт совместной эксплуатации международных воздушных линий в различных формах, на постоянной основе предоставлять Совету полную информацию о таком сотрудничестве, с тем чтобы Организация располагала необходимыми данными, которые могли бы быть полезными для Договаривающихся государств;
6. *предлагает* Совету, при наличии таких просьб, оказывать любое возможное содействие Договаривающимся государствам, желающим присоединиться к региональным или субрегиональным экономическим группам с целью осуществления международных воздушных перевозок;
7. *предлагает* Совету оказывать помощь (по запросу) Договаривающимся государствам, которые выступают с инициативой создания механизмов совместного владения и совместного выполнения международных воздушных

перевозок как на межгосударственном уровне, так и на уровне авиакомпаний, и незамедлительно доводить до сведения государств информацию о таких механизмах сотрудничества.

Раздел III. Распределение услуг авиакомпаний

Ассамблея,

принимая во внимание, что прогресс в сферах информатики и электронных технологий оказывает значительное влияние на практику коммерческой деятельности в отрасли авиакомпаний, в особенности в сфере распределения услуг,

принимая во внимание, что ИКАО разработала для применения государствами Кодекс поведения по регулированию использования автоматизированных систем бронирования (АСБ) и два связанных с ним типовых положения для факультативного использования государствами в их соглашениях о воздушном сообщении,

1. *предлагает* Совету следить за изменениями в сфере распределения услуг авиакомпаний и связанной с ней нормативной практике и рассылать Договаривающимся государствам информацию о заслуживающих внимание событиях;
2. *предлагает* Совету рассматривать вопрос о дальнейшей необходимости Кодекса ИКАО по АСБ и типовых положений в свете изменений в отрасли и нормативной практике.

Раздел IV. Торговля услугами

Ассамблея,

принимая во внимание, что в связи с вопросом о включении аспектов международного воздушного транспорта в Генеральное соглашение о торговле услугами (ГСТУ) ИКАО активно содействует пониманию всеми заинтересованными сторонами положений *Конвенции о международной гражданской авиации* и особого мандата и роли ИКАО в области международного воздушного транспорта,

1. *подтверждает* необходимость для ИКАО продолжения изучения будущих механизмов регулирования и разработки рекомендаций и предложений по решению проблем, стоящих перед международным воздушным транспортом, и учета при этом внутренних и внешних изменений, влияющих на этот процесс;
2. *признает,* что такие механизмы должны создавать условия, при которых международный воздушный транспорт может развиваться и добиваться дальнейшего роста упорядоченным, эффективным и экономичным образом без ущерба для безопасности полетов и авиационной безопасности, обеспечивая в то же время интересы всех Договаривающихся государств и их эффективное и непрерывное участие в международной системе воздушного транспорта;
3. *подтверждает* ведущую роль ИКАО в разработке руководящих принципов политики в области регулирования международного воздушного транспорта;
4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства, участвующие в торговых переговорах, соглашениях и договоренностях, касающихся международного воздушного транспорта:
 - a) обеспечить координацию внутри своих национальных администраций и, в частности, прямое участие в переговорах авиационных полномочных органов и авиационной отрасли;

- b) обеспечить, чтобы их представители были полностью осведомлены о положениях *Конвенции о международной гражданской авиации* и характерных особенностях международного воздушного транспорта и его регламентирующих структур, соглашений и механизмов;
- c) принимать во внимание их права и обязательства по отношению к тем Договаривающимся государствам ИКАО, которые не являются членами Всемирной торговой организации;
- d) тщательно изучить последствия любого предлагаемого включения в ГСТУ дополнительных услуг или видов деятельности воздушного транспорта, учитывая, в частности, тесную связь между аспектами экономики, окружающей среды, безопасности полетов и авиационной безопасности международного воздушного транспорта;
- e) способствовать полному пониманию роли и мандата ИКАО в разработке и рассмотреть возможность применения принципиальных установок по экономическому регулированию, в том числе по либерализации международного воздушного транспорта;
- f) регистрировать в ИКАО в соответствии со статьей 83 Конвенции копии любых освобождений и специальных обязательств в отношении международного воздушного транспорта, взятых в рамках ГСТУ;

5. *предлагает* Всемирной торговой организации, ее государствам-членам и наблюдателям учитывать должным образом:

- a) особенности регламентирующих структур и механизмов международного воздушного транспорта и либерализацию, происходящую на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях;
- b) уставную ответственность ИКАО за вопросы международного воздушного транспорта и, в частности, за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности;
- c) существующие политику и инструктивный материал ИКАО в области экономического регулирования международного воздушного транспорта и ее продолжающуюся деятельность в этой области;

6. *предлагает* Совету:

- a) и впредь играть роль мирового лидера в содействии процессу экономической либерализации и его координации, обеспечивая при этом безопасность полетов, авиационную безопасность и охрану окружающей среды в сфере международного воздушного транспорта;
- b) продолжать активно следить за изменениями в области торговли услугами, которые могут противоречить интересам международного воздушного транспорта, и соответствующим образом информировать Договаривающиеся государства;
- c) способствовать обеспечению постоянной и эффективной взаимосвязи, кооперации и координации действий между ИКАО, Всемирной торговой организацией и другими межправительственными и неправительственными организациями, занимающимися вопросами торговли услугами.

Раздел V. Разработка рекомендаций по вопросам политики

Ассамблея,

принимая во внимание, что правительства имеют международные обязательства и несут ответственность за экономическое регулирование международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что процессы экономической либерализации и эволюции авиатранспортной отрасли будут и впредь создавать возможности, вызовы и проблемы в области регулирования международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что Организация рассмотрела многие из вопросов регулирования и в итоге подготовила соответствующую политику и другой инструктивный материал,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам при выполнении своих функций, связанных с регулированием, учитывать разработанные ИКАО политику и инструктивный материал по экономическому регулированию международного воздушного транспорта, в том числе содержащиеся в документе Doc 9587 "Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта";

2. *предлагает* Совету обеспечить обновление и переработку с учетом потребностей Договаривающихся государств этих политики и инструктивного материала и разрабатывать по мере необходимости рекомендации по возникающим проблемам регулирования, представляющим общий интерес.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Статистика

Ассамблея,

принимая во внимание, что статистическая программа ИКАО создает независимую и глобальную основу для достижения целей содействия планированию и развитию международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что каждое Договаривающееся государство берет на себя обязательство обеспечивать, чтобы его авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении, в соответствии со статьей 67 Конвенции представляли Совету необходимые статистические данные,

принимая во внимание, что в соответствии со статьями 54 и 55 Конвенции Совет также ввел требования в отношении статистических данных о внутренних перевозках авиакомпаний, международных аэропортах и средствах на международных маршрутах,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 21 Конвенции Совет ввел требования в отношении сбора данных о регистрации гражданских воздушных судов,

принимая во внимание, что Совет принял политику управления на основе целей, которая предусматривает оценку деятельности Организации в целом и ее структурных подразделений по реализации стратегических целей Организации,

принимая во внимание, что разработка объединенной статистической базы данных ИКАО с функциями валидации и хранения предоставляет в распоряжение Договаривающихся государств и других пользователей эффективную онлайн-систему поиска статистических данных,

принимая во внимание, что некоторые Договаривающиеся государства не представляют или представляют неполные статистические данные, запрашиваемые Советом,

принимая во внимание, что сотрудничество среди международных организаций, занимающихся сбором и распространением авиационных статистических данных, может способствовать облегчению задачи представления статистической информации,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам прилагать все усилия, с тем чтобы представлять требуемые статистические данные своевременно и, где это возможно, в электронной форме;
2. *предлагает* Совету с привлечением, при необходимости, национальных экспертов в соответствующих областях на регулярной основе рассматривать собираемые ИКАО статистические данные с целью более эффективного удовлетворения потребностей Организации и ее Договаривающихся государств и ввести необходимые показатели для оценки деятельности Организации по достижению ее стратегических целей в интересах повышения уровня единообразия статистических данных, полноты и своевременности представления их государствами и улучшения формы и содержания анализов;
3. *предлагает* Совету:
 - a) продолжать изучать способы расширения сотрудничества с другими международными организациями, занимающимися сбором и распространением авиационных статистических данных;
 - b) обеспечивать оказание персоналом Секретариата по просьбе Договаривающихся государств надлежащей помощи в деле совершенствования сбора статистических данных о гражданской авиации и представления статистической отчетности в Организацию.

ДОБАВЛЕНИЕ С

Прогнозирование и экономическое планирование

Ассамблея,

принимая во внимание, что независимость ИКАО в проведении исследований с целью установления тенденций и применении методов экономического анализа являются необходимой основой для содействия планированию и развитию международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что Договаривающимся государствам требуются глобальные и региональные прогнозы в отношении будущего развития гражданской авиации для различных целей,

принимая во внимание, что Совет, выполняя свои постоянные функции в экономической области, должен предвидеть будущие события, которые могут потребовать действий со стороны Организации, и своевременно предпринимать такие действия,

принимая во внимание, что Организация должна регулярно оценивать свою деятельность на фоне стратегических целей, уделяя особое внимание вопросам безопасности полетов, авиационной безопасности, окружающей среды и эффективности,

принимая во внимание, что Организации требуются специальные прогнозы и экономическая поддержка для целей планирования аэропортовых и аэронавигационных систем и экологического планирования,

1. *предлагает* Совету подготавливать и обновлять по мере необходимости долгосрочные и среднесрочные прогнозы в отношении будущих тенденций развития гражданской авиации как общего, так и конкретного характера, используя, если это возможно, местные и региональные, а также глобальные данные, и представлять такие прогнозы Договаривающимся государствам и обеспечивать потребности в данных по безопасности полетов, авиационной безопасности, окружающей среде и эффективности;
2. *предлагает* Совету разработать методику и процедуры составления прогнозов, проведения анализа затрат и выгод или эффективности расходов и разработки коммерческих обоснований с учетом потребностей Организации,

региональных групп аэронавигационного планирования и, при необходимости, других органов планирования систем и экологического планирования Организации;

3. *предлагает* Совету организовать сбор и подготовку материалов о современных методах прогнозирования как для целей, изложенных в пунктах 1 и 2, так и для распространения время от времени среди Договаривающихся государств в качестве руководства для составления ими собственных прогнозов и экономического планирования.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Упрощение формальностей

Раздел I. Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей

Ассамблея,

принимая во внимание, что Приложение 9 "Упрощение формальностей" было разработано в качестве средства, способствующего ясному пониманию Договаривающимися государствами обязательств в соответствии со статьями 22, 23 и 24 Конвенции и стандартизации процедур с целью удовлетворения юридических требований, упомянутых в статьях 10, 13, 14, 29 и 35,

принимая во внимание, что соблюдение Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9 является важнейшим условием упрощения оформления воздушных судов, пассажиров, их багажа, грузов и почты и реагирования на вызовы в рамках процессов пограничного контроля и аэропортового обслуживания в целях поддержания эффективности эксплуатации воздушного транспорта,

принимая во внимание важность того, чтобы Договаривающиеся государства продолжали свои усилия по обеспечению максимальной эффективности воздушного транспорта, обеспечивая при этом защиту деятельности международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что разработанные Организацией технические требования к машиночитываемым проездным документам способствуют созданию систем, которые ускоряют время прохождения пассажирами и членами экипажа международных рейсов таможенной очистки в аэропортах при одновременном укреплении программ в области соблюдения иммиграционных правил,

принимая во внимание, что разработка свода стандартных пиктограмм в целях содействия эффективному использованию аэровокзалов пассажирами и другими потребителями оказалась полезной и выгодной,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам уделять особое внимание активизации их усилий по выполнению Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9;

2. *просит* Совет обеспечить актуальность Приложения 9 "Упрощение формальностей" и его соответствие современным требованиям Договаривающихся государств в отношении осуществления мер пограничного контроля груза и пассажиров, а также охраны здоровья пассажиров и экипажей;

3. *предлагает* Совету обеспечить соответствие положений Приложения 9 "Упрощение формальностей" и Приложения 17 "Безопасность" и их взаимодополняемость;

4. *предлагает* Совету принимать меры к тому, чтобы технические требования и инструктивный материал, содержащиеся в документе "Машиночитываемые проездные документы" (Дос 9303), постоянно обновлялись с учетом последних технических достижений, и продолжать изучение технических возможностей совершенствования процедур оформления;

5. *предлагает* Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств документ Дос 9636 "Международные пиктограммы, обеспечивающие ориентацию посетителей в аэропортах и на морских вокзалах".

Раздел II. Международное сотрудничество в обеспечении сохранности и целостности паспортов

Ассамблея,

принимая во внимание, что паспорт является основным официальным документом, удостоверяющим личность и гражданство человека и информирующим государство транзита или назначения, что его владелец может возвратиться в государство, выдавшее паспорт,

принимая во внимание, что международная уверенность в целостности паспорта имеет важное значение для функционирования системы международных сообщений,

принимая во внимание, что государства – члены Организации Объединенных Наций в Глобальной контртеррористической стратегии, принятой 8 сентября 2006 года, постановили активизировать усилия и сотрудничество на всех уровнях, где это уместно, в целях повышения степени защиты документов, удостоверяющих личность, и проездных документов при их изготовлении и выдаче, а также в целях предотвращения и выявления их подделки или противозаконного использования,

принимая во внимание необходимость тесного сотрудничества между государствами в целях усиления противодействия мошенничеству с применением паспортов, включая фабрикацию или подделку паспортов, использование фальшивых или поддельных паспортов, использование действительных паспортов людьми, выдающими себя за других лиц, использование просроченных или аннулированных паспортов и использование паспортов, полученных обманным путем,

принимая во внимание, что во всем мире ширится практика использования украденных бланков паспортов теми, кто пытается въехать в страну под чужим именем,

принимая во внимание, что ИКАО разработала проект универсального внедрения машиносчитываемых проездных документов (УВМСПД) для оказания помощи государствам по вопросам, включающим планирование проектов, реализацию, просветительские мероприятия, обучение и службы системной оценки, с тем чтобы государства были в состоянии к установленному на 2010 год крайнему сроку выпускать МСП и использовать Директорию открытых ключей (ДОК) для усиления защиты МСП с биометрическими характеристиками (электронные паспорта),

1. *призывает* все Договаривающиеся государства активизировать свои усилия по обеспечению сохранности и целостности своих паспортов, защите своих паспортов от мошеннического использования и оказанию помощи друг другу в решении этих вопросов;

2. *призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, приступить к выдаче машиносчитываемых паспортов в соответствии с техническими требованиями части 1 документа Дос 9303 не позднее 1 апреля 2010 года;

3. *призывает* Договаривающиеся государства обеспечить окончание срока действия не считываемых машиной паспортов до 24 ноября 2015 года;

4. *призывает* все Договаривающиеся государства, нуждающиеся в помощи в рамках проекта УВМСПД, срочно вступить в контакт с ИКАО;

5. *просит* Совет продолжать работу по повышению эффективности контроля за мошенническим использованием паспортов посредством выполнения соответствующих SARPS Приложения 9 и разработки инструктивного материала

для применения Договаривающимися государствами в интересах обеспечения целостности и сохранности паспортов и других проездных документов;

6. *призывает* все государства, выпускающие электронные паспорта, присоединиться к системе ДОК ИКАО;
7. *призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще этого не сделали, своевременно представить в соответствии с установившейся практикой сведения об утерянных и украденных паспортах в службу автоматизированного поиска Интерпола/базу данных об украденных и утерянных проездных документах.

Раздел III. Деятельность и сотрудничество в области упрощения формальностей на национальном и международном уровнях

Ассамблея,

принимая во внимание необходимость проведения Договаривающимися государствами постоянной работы, направленной на повышение эффективности и результативности процедур таможенного контроля,

принимая во внимание, что создание и активная деятельность национальных комитетов по упрощению формальностей является доказавшим свою эффективность средством обеспечения необходимых улучшений,

принимая во внимание, что сотрудничество в области упрощения формальностей между Договаривающимися государствами и различными национальными и международными организациями, занимающимися вопросами упрощения формальностей, приносит выгоду всем заинтересованным сторонам,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам создать и использовать национальные комитеты по упрощению формальностей и проводить политику сотрудничества на региональной основе между соседними государствами;
2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам участвовать в региональных и субрегиональных программах упрощения формальностей других межправительственных авиационных организаций;
3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам принимать все необходимые меры – через национальные комитеты по упрощению формальностей или по другим соответствующим каналам – для того, чтобы:
 - a) регулярно обращать внимание всех заинтересованных правительственных ведомств на необходимость:
 - 1) приведения национальных правил и практики в соответствие с положениями и направленностью Приложения 9 и
 - 2) выработки удовлетворительных решений повседневных проблем в области упрощения формальностей;
 - b) выступать с инициативой предпринятия любых необходимых последующих действий;
4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам поощрять изучение проблем упрощения формальностей своими национальными и другими комитетами по упрощению формальностей и согласовывать выводы своих комитетов по вопросам упрощения формальностей с выводами комитетов других Договаривающихся государств, с которыми у них установлено воздушное сообщение;

5. *настоятельно рекомендует* соседним и граничащим государствам консультироваться друг с другом по общим проблемам, которые могут возникать в области упрощения формальностей, в тех случаях, когда, как представляется, такие консультации могут привести к единообразному решению этих проблем;
6. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам призывать своих эксплуатантов воздушных судов продолжать интенсивное сотрудничество со своими правительствами в отношении:
- a) определения и решения проблем упрощения формальностей;
 - b) разработки взаимных договоренностей о предотвращении незаконной перевозки наркотиков, незаконной иммиграции и других явлений, ставящих под угрозу национальные интересы;
7. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам призывать международных эксплуатантов и их ассоциации участвовать в силу возможностей в электронном обмене данными для достижения максимальных уровней эффективности в обработке потоков пассажиров и груза в международных аэровокзалах;
8. *настоятельно рекомендует* государствам и эксплуатантам в сотрудничестве с заинтересованными международными организациями прилагать все возможные усилия для ускорения обработки и очистки авиационного груза при одновременном обеспечении безопасности в международной цепи поставок.

ДОБАВЛЕНИЕ Е

Налогообложение

Ассамблея,

принимая во внимание, что международный воздушный транспорт играет важную роль в развитии и расширении международной торговли и туризма и что введение налогов на воздушные суда, топливо и расходные технические запасы, используемые международным воздушным транспортом, налогов на доходы международных авиатранспортных предприятий, воздушные суда и другую движимую собственность, связанную с эксплуатацией воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и налогов на продажу его услуг или его использование может иметь неблагоприятные экономические и препятствующие конкуренции последствия для международной авиатранспортной деятельности,

принимая во внимание, что политика ИКАО, содержащаяся в документе Дос 8632 "*Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*", проводит концептуальное различие между сбором и налогом, заключающееся в том, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или на основе конкретных расходов",

принимая во внимание глубокую обеспокоенность в связи с тем, что некоторые Договаривающиеся государства все активнее вводят налоги на определенные аспекты деятельности международного воздушного транспорта и что практика установления сборов на воздушные перевозки, которые в отдельных случаях можно классифицировать как налоги на продажу и использование услуг международного воздушного транспорта, получает все более широкое распространение,

принимая во внимание, что вопрос о платежах, связанных с эмиссией авиационных двигателей, рассматривается в резолюции А36-22 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды*",

принимая во внимание, что резолюция, содержащаяся в документе Дос 8632 дополняет статью 24 Конвенции и направлена на признание уникального характера международной гражданской авиации и необходимости освобождения некоторых аспектов деятельности международного воздушного транспорта от налогов,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам соблюдать резолюции Совета, содержащиеся в документе Дос 8632 "*Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*";
2. *предлагает* Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств основные принципы и рекомендации, содержащиеся в документе Дос 8632.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Аэропорты и аэронавигационное обслуживание

Раздел I. Политика установления сборов

Ассамблея,

принимая во внимание, что политика ИКАО, содержащаяся в документе "*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*" (Дос 9082), проводит концептуальное различие между сбором и налогом, заключающееся в том, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или на основе конкретных расходов",

принимая во внимание, что вопрос о платежах, связанных с эмиссией авиационных двигателей, и рыночных вариантах рассматривается отдельно в резолюции А36-22 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды*",

принимая во внимание, что статья 15 Конвенции устанавливает основу для применения и предоставления информации о сборах за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание,

принимая во внимание, что Совету поручено вырабатывать для сведения и руководства Договаривающихся государств рекомендации в отношении принципов, в соответствии с которыми организации, предоставляющие аэропортовое и аэронавигационное обслуживание для международной гражданской авиации, могут устанавливать сборы для возмещения расходов на такое обслуживание и извлекать другие связанные с ним доходы, а также в отношении методов, используемых для получения таких доходов,

принимая во внимание, что Совет принял, пересмотрел, по мере необходимости, и опубликовал "*Политику ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*" (Дос 9082),

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам обеспечить полное соблюдение положений статьи 15 Конвенции;
2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам определять порядок возмещения расходов на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, которое они предоставляют международной гражданской авиации или в предоставлении которого они участвуют, на основе принципов, установленных в статье 15 Конвенции и в документе "*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*" (Дос 9082), независимо от организационной структуры обеспечения аэропортового и аэронавигационного обслуживания;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам обеспечивать, чтобы аэропортовые сборы и сборы за аэронавигационное обслуживание взимались только для возмещения расходов на предоставление средств и обслуживания для гражданской авиации;
4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам делать все возможное для выполнения статьи 15 Конвенции и опубликовывать и сообщать в Организацию данные о любых сборах, которые могут взиматься или быть разрешены для взимания Договаривающимся государством за использование воздушными судами любого другого Договаривающегося государства аэронавигационных средств и аэропортов;
5. *предлагает* Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств основные принципы и рекомендации, содержащиеся в документе Doc 9082.

Раздел II. Экономика и управление

Ассамблея,

принимая во внимание, что при обслуживании все возрастающего объема перевозок глобальные расходы на обеспечение аэропортового и аэронавигационного обслуживания продолжают увеличиваться,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства уделяют все больше внимания вопросам повышения финансовой эффективности при предоставлении аэропортового и аэронавигационного обслуживания,

принимая во внимание необходимость сбалансированного учета финансовых интересов сторон, представляющих аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, с одной стороны, и авиаперевозчиков и прочих пользователей, с другой стороны, причем такой учет должен основываться на расширении сотрудничества между поставщиками и пользователями,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства обращаются к Организации за консультацией и рекомендациями по вопросам справедливого возмещения затрат на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства все в большей степени передают эксплуатацию аэропортов и аэронавигационных служб коммерческим и приватизированным организациям, которые, возможно, не в полной мере информированы об обязательствах государств, оговоренных в Конвенции и Приложениях к ней, и о политике и инструктивном материале ИКАО в области экономики, и используют многонациональные средства и службы для выполнения обязательств, взятых ими по статье 28 Конвенции,

принимая во внимание, что Совет принял предварительные принципиальные установки в отношении распределения связанных с глобальной навигационной спутниковой системой (GNSS) расходов с целью обеспечения справедливого режима для всех пользователей,

1. *напоминает* Договаривающимся государствам, что касательно предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания они несут исключительную ответственность за обязательства, взятые ими по статье 28 Конвенции, независимо от того, какая организация или организации предоставляют аэропортовое или аэронавигационное обслуживание;
2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам сотрудничать в деле возмещения расходов на многонациональные аэронавигационные средства и службы и рассмотреть вопрос об использовании предварительных принципиальных установок Совета в отношении распределения связанных с GNSS расходов;

3. *предлагает* Совету продолжать разработку политики и инструктивного материала ИКАО в целях содействия повышению эффективности и рентабельности при предоставлении и эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб, включая основополагающие принципы эффективного сотрудничества между поставщиками и пользователями;
4. *порукает* Совету продолжить доработку своих принципиальных установок в отношении распределения связанных с GNSS расходов и координации технических, правовых и экономических аспектов, включая экономически эффективную интероперабельность;
5. *порукает* Совету содействовать распространению политики ИКАО в отношении сборов с пользователей и соответствующего инструктивного материала, включая организационные и управленческие рекомендации, в целях повышения осведомленности и знаний о них среди государств и функционирующих на коммерческой основе и приватизированных аэропортов и органов аэронавигационного обслуживания;
6. *предлагает* Совету следить за экономическим положением аэропортов и аэронавигационных служб и с установленной периодичностью представлять Договаривающимся государствам соответствующие доклады;
7. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам принимать все меры для сведения к минимуму задержек при представлении финансовых данных, касающихся их аэропортов и аэронавигационных служб, которые необходимы Совету для подготовки указанных выше рекомендаций и докладов.

ДОБАВЛЕНИЕ G

Экономика авиаперевозчиков

Ассамблея,

принимая во внимание постоянный интерес пользователей, включая международные организации, деятельность которых связана с туризмом, авиацией и торговлей, к уровню международных пассажирских и грузовых тарифов, эксплуатационных расходов авиаперевозчиков и их соответствующих доходов,

принимая во внимание, что результаты объективно проводимых в ИКАО исследований расходов и доходов международного воздушного транспорта, а также международных пассажирских и грузовых авиатарифов широко используются Договаривающимися государствами и другими международными организациями и содействуют внедрению нейтральных подходов и созданию более справедливой системы распределения доходов,

принимая во внимание, что ИКАО требуются данные о доходах, расходах и эксплуатационной деятельности авиаперевозчиков для оказания помощи Совету в оценке эффективности предлагаемых мер по осуществлению стратегических целей Организации, а также для экологического планирования, проведения исследований по вопросам инвестирования и других целей,

1. *предлагает* Совету дать указание Генеральному секретарю выпускать периодически исследование по вопросу о региональных различиях в уровне эксплуатационных расходов международного воздушного транспорта с анализом возможного влияния на этот уровень различий в видах перевозок и исходных ценах, а также последствий изменения цен для авиатарифов;
2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам принимать необходимые меры для сведения к минимуму задержек при представлении их международными авиаперевозчиками сведений о расходах, доходах и других данных, требуемых ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ Н**Авиапочта**

Ассамблея,

принимая во внимание, что Ассамблея дала указания в отношении деятельности ИКАО в области международной авиапочты,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам учитывать последствия выработки политики в области международной авиапочты, в частности на совещаниях Всемирного почтового союза (ВПС), для международной гражданской авиации;
2. *порукает* Генеральному секретарю по запросу представлять ВПС информацию фактического характера, которой может располагать Организация.

— КОНЕЦ —

ISBN 978-92-9231-435-4



9

7 8 9 2 9 2 3 1 4 3 5 4