

Doc 9626



Руководство по регулированию международного воздушного транспорта

Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции

Издание второе — 2004

Международная организация гражданской авиации

Опубликовано Международной организацией гражданской авиации отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках. Вся корреспонденция, за исключением заказов и подписки, следует направлять в адрес Генерального секретаря ИКАО.

Заказы на данное издание направлять по одному из следующих нижеприведенных адресов, вместе с соответствующим денежным переводом (тратта, чек или банковское поручение) в долл. США или в валюте страны, в которой размещается заказ. Заказы с оплатой кредитными карточками ("Виза", "Мастеркард" или "Америкэн экспресс") направлять в адрес Штаб-квартиры ИКАО.

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit, 999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
Telephone: +1 (514) 954-8022; Facsimile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULCAYA; E-mail: sales@icao.int; World Wide Web: <http://www.icao.int>

Cameroon. KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonajo, B.P. 4676, Douala, Telephone: +237 343 98 42, Facsimile: +237 343 89 25,
E-mail: knowhow_doc@yahoo.fr

China. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Telephone: +86 137 0177 4638, Facsimile: +86 21 5888 1629; E-mail glorymaster@online.sh.cn

Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: +20 (2) 267 4840; Facsimile: +20 (2) 267 4843; Sitatex: CAICAYA; E-mail: icao@idsc.net.eg

France. Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat, 92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
Téléphone: +33 (1) 46 41 85 85; Fax: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA; Courriel: icaoeumat@paris.icao.int

Germany. UNO-Verlag CmbH, Am Hofgarten 10, D-53113 Boon
Telephone: +49 (0) 2 28-9 49 0 20; Facsimile: + 49 (0) 2 28-9 49 02 22; E-mail: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016
Telephone: +91 (11) 331-5896; Facsimile: +91 (11) 51514284

India. Sterling Book House — SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Bombay 400001
Telephone: +91 (22) 2261 2521, 2265 9599; Facsimile: +91 (22) 2262 3551; E-mail: sbh@vsnl.com

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomom, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: +81 (3) 3503-2686; Facsimile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O.Box 46294, Nairobi
Telephone: +254 (20) 622 395; Facsimile: +254 (20) 623 028; Sitatex: NBOCAYA; E-mail: icao@icao.unon.org

Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3er. piso,
Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México, D.F.
Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsimile: +52 (55) 52 03 27 57; Correo-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Telephone: +234 (1) 4979780; Facsimile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK; E-mail: aviation@landovercompany.com

Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: +51 (1) 575 1646; Facsimile: +51 (1) 575 0974; Sitatex: LIMCAYA; Correo-e: mail@lima.icao.int

Russian Federation. Aviaizdat, 48, Ivan Franco Street, Moscow 121351, Telephone: +7 (095) 417-0405; Facsimile: +7 (095) 417-0254

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 839 9393; Fax: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Courriel: icaodkr@icao.sn

Slovakia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Levoté prevádzkových služby Slovenskej Republiky, State Interprise, Letisko M.R. Štefánika,
823 07 Bratislava 21, Telephone: +421 (7) 4857 1111; Facsimile: +421 (7) 4857 2105

South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Telephone: +27 (11) 315-0003/4; Facsimile: +27 (11) 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Spain. A.E.N.A. - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3.11,
28027 Madrid; Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo e: sscc.ventasaoaci@aena.es

Switzerland. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Telephone: +41 021 943 2673; Facsimile: +41 021 943 3605; E-mail: mvandiermen@adeco.org

Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaek Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 (2) 537 8189; Facsimile: +66 (2) 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; E-mail: icao_apac@bangkok.icao.int

United Kingdom. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com;
World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

Каталог изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО

Ежегодное издание с перечнем всех имеющихся в настоящее время публикаций и аудиовизуальных учебных средств. В ежемесячных дополнениях сообщается о новых публикациях, аудиовизуальных учебных средствах, поправках, дополнениях, повторных изданиях и т. п.

Рассылаются бесплатно по запросу, который следует направлять в Сектор продажи документов ИКАО.

Doc 9626



Руководство по регулированию международного воздушного транспорта

Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции

Издание второе — 2004

Международная организация гражданской авиации

ПРЕДИСЛОВИЕ

Основная цель данного "Руководства по регулированию международного воздушного транспорта" заключается в удовлетворении постоянно растущей потребности во всеобъемлющем и объективном источнике информации о различных аспектах этой динамической деятельности. Эта необходимость была предусмотрена Ассамблеей ИКАО, которая резолюцией А24-11 приняла решение о подготовке и издании настоящего Руководства.

Необходимость в этом Руководстве и ожидаемая полезность его не ограничены каким-либо конкретным государством или группой государств, больших или малых, развитых, развивающихся или имеющих развитую экономику. Скорее оно предназначено для удовлетворения потребностей всех Договаривающихся государств ИКАО.

Органы управления воздушным транспортом этих государств могут стать наиболее частыми пользователями этого Руководства. Оно может оказаться также очень полезным многим другим лицам в этих государствах. Международный воздушный транспорт вызывает значительный интерес у многих лиц, связанных с авиакомпаниями; у аэропортов и сообществ, добывающихся открытия новых авиасообщений; у пользователей воздушного транспорта; служащих авиакомпаний; изготовителей воздушных судов; некоторых международных организаций; лиц, связанных с финансированием авиации, туризмом, развитием и торговлей; у научных работников и работников связи и иногда даже у некоторых слоев общественности. Данное Руководство также имеет целью удовлетворить потребности более широких кругов в государствах ИКАО и быть полезным для них, и таким образом повысить ценность данного Руководства для полномочных органов воздушного транспорта, которые взаимодействуют с этими кругами.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РУКОВОДСТВА

По мере развития и усложнения международного воздушного транспорта в течение последних 50 лет, развивалось и его регулирование. Кроме того, появилось много новых терминов часто без широко применимых определений (или с противоречивыми определениями), при этом к одному и тому же предмету иногда применяется несколько терминов. Таким образом, подход, взятый при подготовке данного Руководства, заключался в обеспечении четких и адекватных объяснений и инструктивного материала в хорошо упорядоченном контексте. Практически каждая короткая глава является описательным текстом, состоящим, в основном, из ряда определений и объяснений, изложенных в логической последовательности, диктуемой самим предметом обсуждения.

Регулированием является выдача официального указания по созданию и поддержания желаемой степени порядка. Всякое регулирование включает **процесс регулирования**, различные виды деятельности людей, взаимодействующих в установлении и поддержании определенного желаемого результата в отношении предмета или лиц, которые регулируются. Аналогичным образом всякое регулирование включает **структуру регулирования**, т. е. участвующие организации или других лиц и нормативно-правовую базу (такую, как лицензии, правила и соглашения). Наконец, всякое регулирование предполагает **сохранение регулирования**, конкретные регулируемые объекты (такие, как доступ к рынку, ценообразование и емкость).

Процесс и структура регулирования в области международного воздушного транспорта имеют три отчетливых направления – национальное, двустороннее и многостороннее, – поэтому для каждого направления выделена отдельная часть данного Руководства, т. е. части 1, 2 и 3 соответственно. Вопросы содержания регулирования, с которыми имеют дело государства во всех трех направлениях, включены в часть 4. В части 5 содержится основная терминология, т. е. общая или дополнительная для всех частей этого Руководства терминология. Добавления содержат некоторые справочные материалы.

НАЗНАЧЕНИЕ И СОДЕРЖАНИЕ РУКОВОДСТВА

Данное Руководство составлено таким образом, чтобы быть удобным в использовании и служить трем конкретным задачам. Во-первых, оно может использоваться в качестве словаря международных авиатранспортных терминов: каждый термин, приведенный в **предметном указателе**, имеет определение или объяснение на указанной странице. На данной странице термин выделен жирным курсивом, а его определение или объяснение приводится курсивом.

Во-вторых, Руководство может использоваться в качестве энциклопедии. Каждый широкий вопрос регулирования включен в отдельную главу или раздел главы Руководства, написанный для сжатого изложения основных фактов на одной или нескольких страницах. **Оглавление** помогает читателю определить местонахождение материала по более широкому вопросам (например, по процессу двустороннего регулирования, правам перевозок и так далее, каждый из которых может содержать несколько взаимосвязанных объяснений и определений).

В-третьих, данное Руководство в целом может использоваться в качестве учебника для научных или других образовательных и учебных целей.

Содержание данного Руководства ограничено экономическими аспектами регулирования в области международного воздушного транспорта, в отличие от соответствующих технических аспектов, таких, как навигация, безопасность полетов и авиационная безопасность. Тем не менее эти и другие области регулирования полностью не отделены от экономического регулирования и могут влиять на такие вопросы, как лицензирование авиакомпаний, доступ в аэропорты и структура согласованных маршрутов. Хотя иногда органы регулирования воздушного транспорта также регулируют коммерческие, не связанные с перевозками, полеты, такие, как химическая обработка посевов и воздушная съемка, а также некоммерческие полеты, такие, как пролеты и посадки частных, военных и государственных воздушных судов, эти вопросы выходят за рамки данного Руководства. Термин "авиация" часто некорректно используется вместо термина "воздушный транспорт". В то время как **"воздушный транспорт"** является более конкретным термином, относящимся к аспектам перевозки по воздуху (обычно коммерческим воздушным транспортом), **"авиация"** является общим термином и включает гораздо больше аспектов, таких, как полеты военных, государственных и частных воздушных судов, производство воздушных судов, аэронавигацию, некоммерческие воздушные перевозки и специальные авиационные услуги..

ЧТО НОВОГО ВО ВТОРОМ ИЗДАНИИ

За последние 10 лет под влиянием тенденции к глобализации и либерализации международный воздушный транспорт также претерпел серьезные изменения. Настоящее второе издание уточняет и расширяет первое издание

с учетом развития международного воздушного транспорта и его регулирования, происшедшего после 1996 г., когда впервые было опубликовано Руководство.

Данное издание охватывает много новых тем (например, государственную помощь, законодательство о конкуренции, альянсы авиакомпаний, франчайзинг, лизинг воздушных судов, права пассажиров и приватизацию аэропортов), представляющих собой новые аспекты, привлекающие все большее и большее внимание регулирующих органов. Были добавлены новые авиaperевозочные термины и определения, среди которых много терминов, которые не существовали во время публикации первого издания (например, "мегаальянс", "электронная торговля", "В2В" и т. д.). Кроме того, появились новые веб-сайты и адреса электронной почты (в основном международных организаций и предприятий, имеющих отношение к воздушным перевозкам), что дает возможность читателям, имеющим компьютер, основательно расширить свою базу знаний.

Обновление старых тем и добавление новой информации существенно повышает значимость Руководства как "дружественного" инструмента для тех, кто заинтересован узнать больше об аспектах регулирования международного воздушного транспорта.

Данное Руководство дополняет документ ИКАО Doc 9587 "Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта", который является резюме всех официальных методик и руководящих документов, принятых ИКАО в этой области (таких, как резолюции Ассамблеи, решения Совета и заключения и рекомендации авиатранспортных конференций).

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Стр.</i>
Часть 1. НАЦИОНАЛЬНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ	
1.0 Введение в национальное регулирование.....	1.0-1
1.1 Процесс национального регулирования	1.1-1
— Законодательный компонент.....	1.1-1
— Лицензионный компонент.....	1.1-1
— Специальный разрешительный процесс.....	1.1-2
— Вежливость и взаимность.....	1.1-3
1.2 Структура национального регулирования.....	1.2-1
— Организационный компонент	1.2-1
— Правовой компонент.....	1.2-2
1.3 Ключевые вопросы процесса и структуры национального регулирования	1.3-1
— Отношения между органами, регулируемыми воздушный транспорт, и заинтересованными сторонами.....	1.3-1
— Оптимальное размещение функции регулирования международного воздушного транспорта.....	1.3-2
Часть 2. ДВУСТОРОННЕЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ	
2.0 Введение в двустороннее регулирование	2.0-1
— Эволюция двустороннего регулирования меж- дународных воздушных перевозок	2.0-1
2.1 Процесс двустороннего регулирования.....	2.1-1
— Инициализация и подготовка официальной двусторонней консультации	2.1-1
— Консультации и переговоры: виды встреч и документов	2.1-4
— Консультации и переговоры: стратегические и тактические соображения	2.1-5
— Заключение, выполнение, регулирование соглашения, решение споров, внесение по- правок и (в исключительных случаях) пре- кращение действия соглашения	2.1-7
2.2 Структура двустороннего регулирования	2.2-1
— Основные виды документов.....	2.2-1
— Стандартные положения двусторонних соглашений о воздушном транспорте (воздушных сообщениях)	2.2-2
— Виды двусторонних соглашений по вопросам, непосредственно относящимся к воздушному транспорту.....	2.2-4
2.3 Ключевые вопросы процесса и структуры двустороннего регулирования.....	2.3-1
— Уравновешивание выгод в условиях либерализации.....	2.3-1
— Недостатки структуры двустороннего регулирования.....	2.3-3
— Двусторонние отношения с участием групп государств	2.3-4
— Применение законодательства о конкуренции к воздушному транспорту.....	2.3-5
— Последствия государственной помощи и субсидирования.....	2.3-6
2.4 Виды переговоров о международных воздушных перевозках.....	2.4-1
Часть 3. МНОГОСТОРОННЕЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ	
3.0 Введение в многостороннее регулирование.....	3.0-1
— Краткая история многостороннего регулирова- ния международного воздушного транспорта	3.0-2
3.1 Процесс многостороннего регулирования	3.1-1
— Официальные многосторонние встречи.....	3.1-1
— Процесс в официальных международных организациях	3.1-3
— Процесс заключения многостороннего договора	3.1-3
3.2 Структура многостороннего регулирования.....	3.2-1
— Основные элементы организационного компонента.....	3.2-1
— Основная терминология правового компонента.....	3.2-2
— Документы Чикагской конференции	3.2-3
— Варшавская система и Монреальская конвен- ция 1999 г.	3.2-4
— Другие документы по воздушному праву.....	3.2-5
— Региональные многосторонние соглашения	3.2-5
3.3 Ключевые вопросы процесса и структуры многостороннего регулирования	3.3-1
— Зачем нужен многосторонний подход?	3.3-1
— Возможные процессы поиска нового принципа многосторонности	3.3-2
— Вероятные характерные структурные элементы нового многостороннего соглашения по воз- душному транспорту	3.3-3
— Генеральное соглашение о торговле услугами (ГАТС) и содержащееся в нем приложение по воздушному транспорту.....	3.3-4

	<i>Стр.</i>		<i>Стр.</i>
3.4 Международная организация гражданской авиации (ИКАО).....	3.4-1	4.2 Провозная емкость авиаперевозчика.....	4.2-1
— Органы, занимающиеся разработкой политики.....	3.4-1	— Регулирование провозной емкости правительствами.....	4.2-1
— Авиатранспортное бюро.....	3.4-3	— Провозная емкость с точки зрения авиаперевозчиков.....	4.2-3
— Политика ИКАО, руководящие материалы и информация.....	3.4-4	4.3 Тарифы авиаперевозчиков.....	4.3-1
3.5 Всемирные межправительственные организации.....	3.5-1	— Почему государства регулируют тарифы.....	4.3-1
— Органы Организации Объединенных Наций.....	3.5-1	— Определение тарифа.....	4.3-1
— Специализированные учреждения Организации Объединенных Наций.....	3.5-2	— Виды и характеристики тарифов.....	4.3-2
— Другие всемирные межправительственные организации.....	3.5-2	— Методы регулирования тарифов.....	4.3-6
3.6 Региональные межправительственные организации гражданской авиации.....	3.6-1	— Ключевые вопросы, связанные с тарифами.....	4.3-8
— Африка.....	3.6-1	4.4 Право собственности на авиаперевозчика.....	4.4-1
— Европа.....	3.6-1	— Дискреционные (произвольные) критерии.....	4.4-1
— Латинская Америка и бассейн Карибского моря.....	3.6-2	— Применение критериев.....	4.4-1
— Ближний Восток.....	3.6-2	— Некоторые исключения.....	4.4-2
3.7 Региональные и трансрегиональные межправительственные организации и зоны торговли.....	3.7-1	— Иностранная инвестиция в авиаперевозчиков.....	4.4-3
— Региональные межправительственные организации.....	3.7-1	— Ключевые вопросы.....	4.4-3
— Официальные трансрегиональные группы.....	3.7-6	4.5 Авиагруз.....	4.5-1
— Неофициальные трансрегиональные группы.....	3.7-6	— Характерные черты авиагруза.....	4.5-1
3.8 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА).....	3.8-1	— Регулирование авиагруза.....	4.5-2
— Основные элементы организационной структуры ИАТА.....	3.8-1	4.6 Нерегулярные авиаперевозки.....	4.6-1
— Структура конференций ИАТА по перевозкам.....	3.8-1	— Характеристики нерегулярных авиаперевозок.....	4.6-1
— Процесс координации тарифов.....	3.8-2	— Виды международных нерегулярных авиаперевозок.....	4.6-1
— Профессиональная деятельность ассоциации.....	3.8-3	— Регулирование нерегулярных авиаперевозок.....	4.6-3
3.9 Неправительственные организации.....	3.9-1	4.7 Коммерческая и связанная с нею деятельность авиакомпаний.....	4.7-1
— Организации авиаперевозчиков.....	3.9-1	— Перевод валют и перечисление выручки.....	4.7-1
— Другие авиационные организации.....	3.9-2	— Наем на работу иностранного персонала.....	4.7-2
— Другие организации заинтересованные в воздушном транспорте.....	3.9-2	— Продажа и маркетинг международных авиаперевозок.....	4.7-2
		— Сбыт продуктов авиакомпаний и электронные системы продаж.....	4.7-3
		— Лизинг воздушных судов.....	4.7-5
		4.8 Совместная деятельность авиакомпаний.....	4.8-1
		— Альянсы авиакомпаний.....	4.8-1
		— Совместное использование кодов авиакомпаний.....	4.8-2
		— Франчайзинг в авиакомпаниях.....	4.8-4
		4.9 Авиапассажиры.....	4.9-1
		— Права пассажиров.....	4.9-1
		— Условия договора/перевозки авиакомпании.....	4.9-4
		— Недисциплинированные и нарушающие порядок пассажиры.....	4.9-5
		— Пассажиры с ненадлежащими проездными документами.....	4.9-6
		4.10 Аспекты, касающиеся аэропортов.....	4.10-1
		— Наземное обслуживание.....	4.10-1
Часть 4. СОДЕРЖАНИЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ			
Глава 4.0 Введение в содержание регулирования.....			
4.1 Доступ к основному рынку.....	4.1-1		
— Права на маршруты.....	4.1-2		
— Права на эксплуатацию.....	4.1-5		
— Права на перевозки.....	4.1-8		
— Влияние так называемой шестой свободы на доступ к рынку.....	4.1-12		

	<i>Стр.</i>
— Выделение "окон"	4.10-2
— Приватизация в сфере аэропортового обслуживания	4.10-4

Часть 5. ОБЩАЯ ТЕРМИНОЛОГИЯ

5.0 Введение в общую терминологию	5.0-1
5.1 Авиаперевозчики.....	5.1-1
5.2 Воздушные суда	5.2-1
5.3 Воздушные сообщения.....	5.3-1
5.4 Аэропорты	5.4-1

ДОБАВЛЕНИЯ

Добавление 1. Форматы представления тарифов на утверждение	A1-1
Добавление 2. Система ИАТА по переводу валют	A2-1
Добавление 3. Пропорциональное распределение	A3-1
Добавление 4. Справочный материал для пользующихся услугами воздушного транспорта	A4-1

ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

Часть 1

НАЦИОНАЛЬНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Глава 1.0

ВВЕДЕНИЕ В НАЦИОНАЛЬНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Национальным регулированием в области воздушного транспорта является регулирование, применяемое государством на своей территории при осуществлении своего суверенитета над этой территорией и расположенным над ней воздушным пространством. Таким образом, национальное регулирование распространяется как на внутренние, так и международные авиаперевозки, а также на национальных и иностранных авиаперевозчиков. При национальном регулировании международных воздушных перевозок должны учитываться международные обязательства государства в соответствии с его двусторонними и многосторонними соглашениями и договоренностями, а также приниматься во внимание действия и интересы других государств.

Конкретные цели национального регулирования в области международного воздушного транспорта меняются от государства к государству, и на них влияют национальная экономическая политика, размеры территории, местоположение, степень национального развития, внутренняя и международная политика и т. д. При этом эти цели могут включать некоторые или все из нижеприведенных аспектов:

- обеспечение транспортных потребностей внешней торговли;
- развитие конкретных секторов услуг (например, туризма);
- обеспечение занятости;
- получение валютной прибыли;
- обеспечение потребностей почтовой системы;

- создание условий для жизнеспособного и процветающего сектора воздушного транспорта;
- содействие национальному развитию;
- перевозки в интересах национальной обороны; и
- обеспечение потребностей при оказании помощи в случае стихийных бедствий

Процесс национального регулирования включает три определенных вида деятельности: законотворчество, лицензирование; и специальный разрешительный процесс. В главе 1.1 описываются эти три составляющих компонента и разъясняются принципы вежливости и взаимности, используемые при национальном регулировании международных воздушных перевозок.

Структура национального регулирования включает организационный компонент, состоящий из государственных органов, и правовой компонент, включающий национальные законы, политику, правила и положения, имеющие отношение к воздушным перевозкам. В главе 1.2 излагается организационный компонент с определением основных и других государственных органов, принимающих участие в регулировании воздушного транспорта, а также объясняется правовой компонент с описанием основных элементов.

В главе 1.3 рассматриваются некоторые ключевые вопросы процесса и структуры национального регулирования международного воздушного транспорта.

Вопросы, представляющие предмет и содержание регулирования, например права на перевозки, тарифы и провозная емкость, изложены в части 4 настоящего Руководства.

Глава 1.1

ПРОЦЕСС НАЦИОНАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Процесс национального регулирования воздушных перевозок состоит из трех основных компонентов:

- законодательного процесса (т. е. разработки законов, политики, правил и положений);
- лицензирования (т. е. предоставления разрешений, введения ограничений, отказа в выдаче или отзыва разрешений на осуществление воздушных перевозок на постоянной или долгосрочной основе); и
- специального разрешительного процесса (т. е. предоставления разрешений, введения ограничений, отказа в выдаче или отзыва разрешений на индивидуальные тарифы, рейсы и т. п.);

каждый из которых дополняется принудительным исполнением в случае необходимости.

В следующих трех разделах дается описание этих трех элементов. В последнем разделе рассматриваются принципы вежливости и взаимности, применяемые в рамках национального регулирования международных воздушных перевозок.

ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЙ КОМПОНЕНТ

Законодательный компонент процесса национального регулирования включает три элемента: разработку законов, разработку политики и составление правил и положений. Каждый элемент процесса, как правило, отличается от других элементов и варьируется от государства к государству в зависимости от его конкретной законодательной системы, государственной структуры и принятой практики. При этом, как правило, к законотворческой деятельности прибегают не так часто и только для создания законов и фундаментального политического курса. Будучи введены в действие, такие законы обычно изменяются только в тех случаях, когда затрагиваются вопросы с далеко идущими последствиями. Подробности исполнения законов обычно оставляются для подзаконных актов.

В противоположность законодательному компоненту процесс составления и исправления правил и положений обычно используется более часто, проходит быстро, инициируется и осуществляется полномочными органами воздушного транспорта, с участием общественности или без

него. Правила и положения обычно являются более детализованными и гибкими, чем законы, и предусматривают возможности для оформления исключений или льгот.

Элемент, связанный с разработкой политики, вероятно, является наиболее гибким и, как правило, варьируется от государства к государству и даже в рамках одного государства, потому что государство может выразить свою политику в законе или указе, в правиле или положении, в специальном политическом заявлении или какими-либо другими средствами. (Государство может задать определенный политический курс, обычно более детализованный и конкретный, в некоторых решениях о выдаче лицензий или специальных разрешений, которые могут служить в качестве прецедента для будущих подобных ситуаций.)

ЛИЦЕНЗИОННЫЙ КОМПОНЕНТ

Лицензирование как часть процесса национального регулирования включает рассмотрение и принятие решений по заявкам национальных и иностранных авиаперевозчиков на получение разрешения на предоставление услуг по коммерческим воздушным перевозкам на постоянной основе и в течение длительного срока (например, регулярных перевозок на конкретном маршруте или маршрутах). В дополнение к лицензированию национальных и иностранных авиаперевозчиков органы, отвечающие за воздушные перевозки, могут также заниматься лицензированием посредников по воздушным перевозкам, таких, как организаторы туров, грузовые экспедиторы или туристические агентства.

Регулирующий орган обычно принимает решение о выдаче лицензии на основе оценки относящихся к делу фактов в свете принятых правовых и политических критериев. Санкция обычно оформляется в форме **лицензии** или **разрешения**, т. е. официального разрешительного документа законного органа власти на выполнение определенной услуги или ведение определенной коммерческой деятельности. В некоторых государствах лицензия выдается национальному перевозчику, а разрешение – иностранному заявителю, в то время как в других государствах лицензия предоставляется на регулярные перевозки, а разрешение – на чартерные. Срок действия лицензии или разрешения может не ограничиваться или ограничиваться указанным в документе периодом.

Критерии, применяемые к лицензированию национального перевозчика, варьируются от государства к государству, но, как правило, включают:

- критерий наличия национального права собственности и контроля;
- доказательство пригодности перевозчика-заявителя, т. е. его прочного финансового положения, его готовности предоставлять предлагаемые услуги и его способности выполнять установленные нормы эксплуатации и безопасности; и
- заключение о том, что предоставление такого разрешения будет в интересах общественности.

Кроме того, в некоторых случаях могут включаться критерии, согласованные на международном уровне.

Полномочия, предоставляемые национальному перевозчику, могут охватывать внутренние или международные воздушные перевозки или те и другие. Когда запрашиваемые полномочия включают осуществление международных воздушных перевозок, то также учитываются права, которыми располагает лицензирующее государство в рамках соответствующего соглашения (соглашений) о воздушных перевозках. В тех случаях, когда несколько авиаперевозчиков подают заявку на маршрут, который может обслуживаться только одним таким перевозчиком, возникает необходимость сделать выбор. Процесс выбора может включать анализ и оценку предложений или предлагаемых услуг каждого заявителя, и может быть (или может не быть) открытым.

При рассмотрении вопроса о выдаче разрешения или лицензии иностранному авиаперевозчику органы управления воздушным транспортом обычно исходят из критериев принятия решений, изложенных в соответствующем соглашении о воздушном сообщении, а также национальных законов или правил. Такие критерии, как правило, включают наличие основного права собственности и фактического контроля над иностранным авиаперевозчиком у лицензирующего государства или его граждан, а также готовности и способности заявителя соблюдать соответствующие национальные законы и правила.

Запрашиваемые полномочия могут быть предоставлены полностью или частично, ограничиваться условиями, не предоставляться и отзываться по причинам, изложенным в применяемом национальном законодательстве и правилах, а также в соответствующем соглашении о воздушном сообщении. Например, одним из условий может быть наличие у перевозчика страхования определенного вида и на определенную сумму.

СПЕЦИАЛЬНЫЙ РАЗРЕШИТЕЛЬНЫЙ ПРОЦЕСС

В отличие от лицензирования, которое имеет дело с общими и долгосрочными разрешениями на осуществление авиаперевозок, специальный разрешительный процесс, как часть национального регулирования, обычно заключается в принятии ежедневных решений по конкретным вопросам, таким, как выдача разрешения на однократный полет или несколько нерегулярных рейсов или утверждение или отказ в утверждении конкретного тарифа или представленного расписания. Этот процесс может состоять из всех или нескольких из нижеприведенных этапов:

- этапа установления фактов или сбора информации (как правило, первоначальная обязанность заявителя), который включает сбор основных данных, необходимых для принятия решения, т. е. правильное описание запрашиваемого разрешения; соответствующих международных прав и обязательств, применяемых национальных законов, политических установок, правил и положений; имеющих отношение к делу прецедентов и позиций заинтересованных сторон;
- этап анализа, который включает рассмотрение собранной информации и подготовку вариантов для принимающего решения лица, с логическим обоснованием каждого из них, включая преимущества и недостатки каждого варианта;
- этап принятия решения, который включает оценку представленных фактов и вариантов и может также включать, в важных случаях, учет мнений других официальных лиц или государственных регулирующих органов в отношении будущих действий; и
- этап рассмотрения/пересмотра вариантов, который может проходить в государственной организации, в которой уже были реализованы три предыдущих этапа, или в каком-либо другом правительственном органе; может проводиться открыто или конфиденциально и, в некоторых случаях, также включать судебное рассмотрение.

Этот процесс может быть довольно быстрым (например, регулирующий орган рассматривает один не вызывающей споров тариф или стоимость проезда) или может быть довольно долгим, если речь идет о сложном и спорном вопросе (например, о совместном использовании кодов).

ВЕЖЛИВОСТЬ И ВЗАИМНОСТЬ

Особое значение при национальном регулировании международных воздушных перевозок имеют принципы вежливости и взаимности, особенно в тех случаях, когда какая-либо коммерческая деятельность не охватывается специальными положениями в соглашении о воздушном сообщении. **Вежливость** является надлежащее уважение, оказываемое властями одного государства официальным актам другого государства. В практике регулирования вежливость порою подразумевает одностороннее предоставление права или льготы иностранной авиакомпании без обязательного расчета на такое же отношение со стороны государства такой авиакомпании в аналогичных обстоятельствах. Например, государство, исходя из принципа вежливости, может разрешить льготные тарифы и ставки, которые правительство иностранного государства приказало своей национальной авиакомпании обеспечить своим официальным лицам.

В противоположность этому **взаимностью** является предоставление права или льготы государством иностранной организации, например авиаперевозчику, в тех случаях, когда оно не имеет международных обязательств в связи с этим, при условии, что такой же режим будет предоставлен его аналогичной организации (организациям) государством этой иностранной организации. Например, государство может разрешить нерегулярный рейс или рейсы иностранной авиакомпании, если

государство этой авиакомпании в прошлом разрешало или обещает разрешить в будущем нерегулярный рейс или рейсы авиакомпании (авиакомпаний) первого государства.

Взаимность может определяться в широком или узком смысле. Например, по отношению к нерегулярным воздушным перевозкам взаимность в узком контексте может потребовать разрешения только конкретного вида и количества нерегулярных рейсов, например четырех нерегулярных рейсов для перевозки скота. Использование принципа взаимности в более широком смысле не потребовало бы такого четкого определения вида или количества нерегулярных рейсов, а могла бы ограничиться просто разрешением всех нерегулярных рейсов в целом, например, полетов из третьей страны и в третью страну.

Вежливость и взаимность часто применяются вместе. Примером этого может служить ситуация, когда прекратил свое действие договор о воздушном сообщении, а новый договор или соглашение, заменяющее его, не были заключены. В этом случае, разрешая регулярные перевозки, государство может, в качестве жеста вежливости, разрешить перевозки иностранной авиакомпании или авиакомпаний своего бывшего партнера по двустороннему соглашению, по маршрутам, не обслуживаемым его национальной авиакомпанией (авиакомпаниями), при этом требуя взаимности в отношении объема перевозок, осуществляемых такими иностранными авиакомпаниями на маршрутах, также обслуживаемых его национальной авиакомпанией (авиакомпаниями).

Глава 1.2

СТРУКТУРА НАЦИОНАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Структура национального регулирования международного воздушного транспорта состоит из:

- организационного компонента, в который входит государственная организация или организации, действующие в качестве государственного органа управления воздушным транспортом, а также некоторые другие неавиационные государственные органы, действия которых затрагивают международный воздушный транспорт; и
- правового компонента, включающего соответствующие национальные законы, правила и положения, судебные и административные решения, лицензии и/или разрешения и заявленную политику, а также соответствующие международные соглашения, стороной которых является данное государство.

В нижеследующих двух разделах данной главы описываются, соответственно, организационный и законодательный компоненты.

ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ КОМПОНЕНТ

Основным элементом организационного компонента структуры национального регулирования являются полномочные органы государства по управлению воздушным транспортом. Национальные **органы по управлению воздушным транспортом** (называемые также **полномочными органами гражданской авиации**) представляют собой государственную организацию или организации (любого наименования), которые непосредственно отвечают за регулирование всех аспектов гражданского воздушного транспорта, как технических (т. е. аэронавигации и авиационной безопасности), так и экономических (т. е. коммерческие аспекты воздушного транспорта). Функции, выполняемые такой организацией или организациями в отношении экономического регулирования международно-го воздушного транспорта, как правило, включают:

- разработку экономической политики и стратегии в отношении воздушного транспорта;

- формулирование специальных правил и положений по реализации основного авиационного законодательства и содействие выполнению целей и задач государственной политики;
- предоставление (или отказ в предоставлении или отзыв) лицензий и разрешений национальным и иностранным авиаперевозчикам;
- санкционирование расписаний, тарифов авиаперевозчиков и т. д.;
- координация политики и правил воздушного транспорта с другими государственными организациями, например, отвечающими за торговлю, коммерческую деятельность, туризм, финансовый контроль, налогообложение, национальное развитие и т. д.; и
- поддержание двусторонних и многосторонних международных отношений в области воздушного транспорта.

Эти функции (кроме международных авиационных отношений, где ведущую роль может выполнять министерство или департамент, отвечающий за иностранные дела) обычно сосредоточены в одной государственной организации, например, в министерстве транспорта или департаменте гражданской авиации. При этом функции могут быть поделены между двумя или несколькими организациями, например между организацией, отвечающей за регулирование технических аспектов, и организацией, отвечающей за экономическое регулирование. В некоторых государствах основным органом, регулирующим экономические аспекты воздушного транспорта, может быть квазисудебный орган, обладающий относительной независимостью и осуществляющий все или некоторые из вышеуказанных функций (например, комитет или комиссия).

Для эффективной работы любой государственной организационной структуры требуется квалифицированные специалисты. Сотрудники регулирующих органов должны обладать основной квалификацией, необходимой для:

- сбора и представления данных о воздушном движении, финансовых и других авиационных статистических данных о воздушных сообщениях;

- анализа соответствующих количественных и качественных данных, например, связанных с тарифами и соглашениями по воздушному транспорту;
- прогнозирования будущих авиаперевозок с целью обеспечения потребностей инфраструктуры, предлагаемого открытия нового маршрута или маршрутов и т. д.;
- принятия решений, в частности, о выдаче лицензий или по другим вопросам, связанным с предоставлением полномочий;
- подготовки действенных решений, соглашений и политических заявлений и т. д.;
- консультаций по воздушным перевозкам в рамках внешних отношений, поддерживаемых как с иностранными авиаперевозчиками, так и с иностранными правительствами;
- международных отношений, в частности отношений со всемирными международными организациями, например, с Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), а также с региональными и трансрегиональными организациями;
- правовых вопросов, касающихся толкования законов и соглашений, лицензирования и т. д.;
- административной работы, включая по вопросам финансирования, персонала, хранения и поиска информации и т. д.; и
- общественных отношений и координации с другими государственными организациями.

В небольшой организации, занимающейся регулированием воздушного транспорта, квалификацией для выполнения указанных задач может обладать весь коллектив или даже один или два сотрудника, которые могут полагаться на более крупную организацию, например, департамент правительства или министерство, при решении некоторых вопросов (например, правового, административного и общественного характера и т. д.).

Другой элемент организационного компонента структуры национального регулирования, т. е. не авиационные государственные организации, действия которых влияют на международный воздушный транспорт, включает, без ограничений, государственные органы, отвечающие за:

- таможенный контроль, т. е. за импорт (и иногда экспорт) товаров;
- иммиграционный контроль, т. е. за въезд и выезд пассажиров международных авиакомпаний;
- соблюдение санитарных норм (включая инспекцию и карантин, затрагивающих как пассажиров, так и груз);
- финансовый контроль, т. е. за конверсию и перевод валюты, включая прибыль иностранных авиакомпаний;
- налогообложение, т. е. налоги на доходы, перевозки, топливо, поставки авиаперевозчиков и т. д.;
- поддержание конкуренции, которое может включать запрещение некоторых видов деятельности национальных, так и иностранных авиаперевозчиков;
- экологический контроль, например, ограничение полетов в аэропортах, где шум самолетов создает проблемы;
- развитие туризма, т. е. содействие воздушным путешествиям иностранцев в данное государство; и
- рабочую силу, чьи действия могут повлиять на условия работы персонала авиаперевозчиков, как национальных, так и, в некоторых случаях, иностранных компаний.

Регулирование деятельности авиаперевозчиков может также в определенной степени осуществляться местными властями в соответствии с законами и правилами, применяемыми ко всем видам коммерческой деятельности, например по вопросам безопасности помещений в аэропорту и за пределами аэропорта, используемых под торговые офисы, склады и т. д. Некоторые другие действия, предпринимаемые правительством ниже национального уровня в федеральном государстве, также могут повлиять на международные воздушные перевозки. Примером этого является введение местных налогов на топливо и поставки, применяемых при международных воздушных перевозках. Другим примером является введение налога на прибыль, получаемую иностранным авиаперевозчиком при осуществлении международных воздушных перевозок. Такие действия бывают очень противоречивыми и могут регулироваться международными соглашениями о налогообложении, хотя и не всегда.

ПРАВОВОЙ КОМПОНЕНТ

Правовой компонент структуры национального регулирования международного воздушного транспорта в каждом государстве воплощается в:

- основных законах об авиации, как правило, регламентирующих другую регулируемую деятельность, например, разработку правил, лицензирование и принудительное исполнение, а также обеспечивающих правовую основу организационной структуры и используемых процедур;
- соответствующих национальных законах, которые влияют на конкретные регулирующие акты (например, закон, требующий соблюдения определенной процедуры при решении лицензионного вопроса);

- международных соглашениях, двусторонних и многосторонних, стороной по которым является данное государство, в части, касающейся того, что международные права и/или обязательства, содержащиеся в них, должны учитываться в основном процессе национального регулирования международных воздушных перевозок;
- политических заявлениях или директивах в различных формах (например, как в *"белой книге"*, т. е., в авторитетном докладе, в котором содержится информация о политике, позиции и предполагаемом направлении действий стороны, публикующей ее), в которых излагаются задачи, цели, подходы или общие или конкретные указания по регулированию международного воздушного транспорта;
- правилах и/или положениях, через которые реализуются основные законы об авиации путем изложения в них конкретных требований, которые предъявляются к авиаперевозчикам или другим лицам (например, по предоставлению данных о перевозках, информации о правах пользователей воздушного транспорта, представлению расписаний и тарифов и т. д.);
- судебных решениях по конкретным вопросам воздушного транспорта (например, решение суда или органа, занимающегося вопросами конкуренции, в случае спора между компаниями в связи с использованием автоматизированных систем бронирования);
- лицензиях и/или разрешениях, которые санкционируют операции по международным воздушным перевозкам, осуществляемым национальными и иностранными авиаперевозчиками, в частности, в случаях, когда такие разрешения представляют собой или содержат прецеденты, которые могут повлиять или определить будущие решения при лицензировании;
- специальных решениях (например, утверждение коммерческого соглашения о сотрудничестве между двумя авиакомпаниями), которые могут стать прецедентами для принятия будущих регулятивных решений в аналогичных ситуациях; и
- специальных разрешениях (например, утверждение расписания или тарифа), которые входят в состав правового компонента до тех пор, пока действуют.

Прозрачность (доведение до сведения общественности правительственных правовых решений) часто обеспечивается за счет публикаций в *газете, регистре или журнале, т. е. в периодическом (зачастую ежедневном) официальном правительственном издании законов, правил, положений и решений, принятых правительством в течение периода, охватываемого конкретным выпуском (за исключением незначительных и одноразовых решений), включая относящихся к гражданской авиации.*

Из-за различий в правительственной структуре, правовой системе, культуре и принятой практике государств национальные правила и/или нормы, как правило, имеют расхождения в:

- терминологии (например, санкция на воздушные перевозки, осуществляемые иностранным авиаперевозчиком, может называться лицензией в одном государстве и разрешением в другом);
- предмете (например, в некоторых государствах имеются правила и/или нормы по автоматизированным системам бронирования, а в других отсутствуют);
- подходе к предмету (например, большинство государств имеет четкую политику и практику разрешения, отказа в разрешении, отзыва и ограничения международных чартерных рейсов);
- формате (например, между государствами отсутствует стандартизация изложения государственных норм); и
- используемом языке или языках.

Темы, охватываемые государственными правилами и нормами, затрагивающими коммерческие аспекты воздушного транспорта, как правило, включают, *среди прочего*:

- представление данных об объеме перевозок авиаперевозчиками (и аэропортами), а также финансовых и других данных, которые могут потребоваться, включая определения, сроки, форматы представления и т. д.;
- организацию, ценообразование, санкционирование и осуществление чартерных рейсов и других нерегулярных воздушных перевозок;
- представление тарифов для контроля или утверждения; (разработанные ИКАО форматы, которые могут использоваться государственными органами по воздушному транспорту при представлении пассажирских тарифов авиакомпаний, приводятся в приложении 2 настоящего Руководства);
- подачу заявок и оформление лицензий, разрешений и специальных разрешений на воздушные перевозки; и
- защиту пользователей, например, правила, предусматривающие выплату компенсации за отказ в посадке на борт воздушного судна.

В некоторых государствах правительственные требования по многим вышеуказанным вопросам могут быть изложены в решениях или распоряжениях, издаваемых органами управления воздушным транспортом.

Глава 1.3

КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ПРОЦЕССА И СТРУКТУРЫ НАЦИОНАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

В данной главе обсуждаются два ключевых вопроса процесса и структуры национального регулирования международного воздушного транспорта: во-первых, как следует относиться органам, регулирующим международный воздушный транспорт, к заинтересованным государственным и негосударственным организациям и их разному вкладу в процесс регулирования, и, во-вторых, где лучше разместить в государственной структуре функцию регулирования международного воздушного транспорта.

ОТНОШЕНИЯ МЕЖДУ ОРГАНАМИ, РЕГУЛИРУЮЩИМИ ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ, И ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ СТОРОНАМИ

В процессе национального регулирования (т. е. выработки законов, проведении политического курса, лицензировании и специального разрешительного процесса) органы, регулирующие международный воздушный транспорт, как правило, получают информацию по крайней мере от некоторых членов следующих трех заинтересованных сторон:

- правительственных организаций, которым обязательно поставлена задача регулирования международного воздушного транспорта, но которые непосредственно заинтересованы в результатах выполнения этой функции, и которые могут время от времени пытаться проконтролировать или сформировать конкретную политику и решение; к таким организациям относятся департаменты, ответственные за область внешних отношений, туризм, торговлю и транспорт, а также связь;
- государственных организаций, не имеющих отношения к авиации, которые своими действиями могут намеренно или иначе влиять на регулирование воздушного транспорта; сюда входят департаменты, отвечающие за таможенную, иммиграционную, здравоохранение, налогообложение, финансы, валютный контроль, окружающую среду, регулирование конкуренции, и в некоторых случаях субнациональные (например, органы провинций/штатов) или наднациональные органы, например органы управления какой-либо группировки государств; и

- заинтересованных негосударственных сторон, которые могут пытаться влиять на политику или принятие решений; к ним относятся авиакомпании, аэропорты, потребители, сообщества, группы, имеющие интересы в бизнесе или туризме, сотрудники авиакомпаний и, в некоторых случаях, производители воздушных судов.

Каждая из этих сторон имеет свои собственные интересы и придает особое значение формулированию политики, решений, правил и норм по международному воздушному транспорту. На национальное регулирование также оказывают влияние политика и действия других государств. Вопрос, стоящий перед организациями, регулирующими международный воздушный транспорт, заключается в том, как взаимодействовать с этими сторонами и что делать с их различным, часто противоречивым, вкладом.

Что касается сторон первой группы (имеющих отношение к авиации государственных организаций), то решение в отношении того, с какой организацией консультироваться и в какой степени учитывать ее мнение, в основном, зависит от того, насколько их соответствующие основные функции регулирования связаны с функцией регулирования международного воздушного транспорта, при этом необходимо учитывать приоритетность внешнеполитических целей, туризма, вопросов национального развития, интересов торговли и коммерции, а также любые потребности правительства в официальной или неофициальной межправительственной координации.

Среди сторон второй группы (не имеющих отношение к авиации государственных организаций) департаменты, отвечающие за таможенную, иммиграционную, здравоохранение, налогообложение и финансы, традиционно являются организациями, которые своими действиями влияют на определенные аспекты регулирования международного воздушного транспорта. В последние годы на работу воздушного транспорта исключительное влияние оказывают регулятивные меры, принимаемые другими государственными органами, в частности теми, которые занимаются торговлей, законами о конкуренции, налогообложением и окружающей средой. В основные функции/обязанности этих органов входит регулирование вне сферы авиации, и поэтому их политические цели могут не совпадать с целями органов управления воздушным транспортом. Поэтому их регулятивные действия могут оказывать существенное

влияние на эксплуатационные условия авиационной отрасли. Перекрытие некоторых регулятивных функций и обязанностей также может привести к потенциальным конфликтам между государственными организациями. При таком положении органы, регулирующие национальный воздушный транспорт, могут нуждаться в усилении координации деятельности с такими другими государственными органами с целью согласования своих норм, политики и решений по международному воздушному транспорту.

В третьей группе (заинтересованных негосударственных сторон) органы, регулирующие международный воздушный транспорт, обычно консультируются с национальными авиакомпаниями по большинству вопросов, связанных с международными воздушными перевозками, и придают большое значение их точке зрения, поскольку регулирование этих вопросов непосредственно влияет на прибыль таких авиакомпаний. Однако по мере развития воздушного транспорта во многих странах, и другие стороны, по-видимому, будут становиться заинтересованными в оказании влияния на процесс и все больше и больше стремиться к тому, чтобы их точка зрения принималась во внимание при принятии решений, поскольку регулирование международного воздушного транспорта может оказать прямое или косвенное экономическое воздействие на них, например:

- развитие аэропорта зависит от доходов, получаемых от воздушных перевозок;
- пассажиры и грузоотправители являются непосредственными пользователями и источниками доходов от воздушных перевозок;
- сообщества отводят важную роль воздушным перевозкам в развитии местной экономики;
- местной торговле или туризму выгодно возрастание объема воздушных перевозок;
- производители воздушных судов в значительной мере зависят от заказов на воздушные суда, получаемых от авиакомпаний, деятельность которых может быть затронута регулятивными решениями;
- благополучие персонала авиакомпаний зависит от финансового положения авиакомпаний; и
- другие виды транспорта (например, автомобильный и железнодорожный) могут проявлять беспокойство в связи с конкуренцией, создаваемой воздушными перевозками.

Следует ли органам, регулирующим воздушный транспорт, изменить свое традиционное отношение? Следует ли им расширить базу для своей политики и решений? С одной стороны, придание большего веса интересам вышеуказанных сторон, может помочь сформулировать более сбалансированную политику и решения в области воздушного

транспорта. С другой стороны, консультации с большим количеством сторон могут привести к более длительному и сложному процессу, который, вероятно, потребует привлечения дополнительного персонала, чтобы справиться с возросшей рабочей нагрузкой.

Решение о том, с какой стороной проводить консультации, зависит от предмета консультации. Важное политическое решение, например, определение основного политического курса правительства в области международного воздушного транспорта, может потребовать проведение консультаций со всеми тремя видами сторон. В случае принятия решений при выдаче лицензий следует в основном учитывать информацию от тех сторон, которых непосредственно это касается; например, данные о состоянии безопасности авиакомпании-заявителя – от учреждения, отвечающего за регулирование авиационных технических вопросов; мнения о возможных последствиях для рыночной конкуренции – от авиакомпании (авиакомпаний), которая может быть затронута в результате выдачи лицензии. При оформлении специальных разрешений, например, при утверждении расписаний, тарифов или чартерных рейсов, к процессу принятия решения могут привлекаться только стороны, непосредственно заинтересованные в рассматриваемом вопросе; например, управление по аэронавигации или руководство аэропорта – с целью предоставления информации о наличии "окон" для взлета и посадки, а также конкурирующие авиакомпании в связи с вопросами объема перевозок и тарифов.

Определенные решения иностранных правительств в области регулирования воздушного транспорта также могут влиять на политику и решения по национальному воздушному транспорту; например, решения другой страны, являющейся крупным рынком для национального авиаперевозчика (авиаперевозчиков), в отношении политики в области международного воздушного транспорта и законов о конкуренции. В некоторых случаях органам, регулирующим национальный воздушный транспорт, необходимо учитывать нормы наднациональной регулирующей организации, созданной группой или объединением государств, членом которой является и данное государство; например, требование соблюдать международные согласованные критерии выдачи лицензии национальному авиаперевозчику на осуществление международных воздушных перевозок.

**ОПТИМАЛЬНОЕ РАЗМЕЩЕНИЕ ФУНКЦИИ
РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

Каждое государство в состоянии определить оптимальное размещение функций по регулированию международного воздушного транспорта в своей национальной государственной структуре с учетом своего общего структурного разделения обязанностей, степени национального развития, своей экономической политики, состояния своей авиатранспортной отрасли и имеющихся людских и физических ресурсов. Государства размещают эту функцию в

самых разных органах, а отдельные государства время от времени проводят реорганизацию и изменяют расположение функций управления воздушным транспортом.

Когда решается вопрос об оптимальном размещении функции регулирования международного воздушного транспорта, то решение в основном зависит от того, будет ли организация (независимо от размеров), выполняющая такую функцию:

- независимой или будет находиться под контролем организации, которая регулирует технические аспекты гражданской авиации;
- самостоятельной или входит в состав организации, регулирующей национальный воздушный транспорт;
- входит в состав более крупной государственной организации (например, департамента транспорта или министерства туризма);
- квазисудебным органом; или
- автономным или полуавтономным органом.

Во многих государствах регулирование воздушного транспорта, экономическое и техническое, осуществляется через единую государственную организацию, находящуюся под общим контролем министра или генерального директора гражданской авиации. Преимущества от наличия только одного органа, занимающегося всеми аспектами регулирования гражданской авиации, включают постоянное, согласованное и эффективное осуществление функций; более тесную координацию экономического и технического регулирования авиации, как на национальном, так и международном уровне; и, возможно, более эффективное реагирование на запросы авиационной отрасли. Одним из недостатков может быть то, что слишком большой упор на развитие гражданской авиации может привести к тому, что недостаточно внимания будет уделяться роли авиации в общем контексте более широких национальных интересов.

В государствах, где внутренние воздушные перевозки ограничены, орган, отвечающий за международное регулирование, может иметь основания включить любые соответствующие нормы по внутренним воздушным перевозкам в свои собственные нормы. С другой стороны, передача международного регулирования органу внутреннего регулирования может привести к ослаблению реагирования на чисто международные нужды.

Что касается вопроса о том, следует ли функцию регулирования международного воздушного транспорта передать каким-либо другим государственным органам, имеющим различные или более широкие функции, чем только функцию управления воздушным транспортом, то каждый вариант имеет свои четко выраженные преимущества и недостатки.

Департамент или министерство транспорта или связи может заявлять, что оно должно отвечать за регулирование международного воздушного транспорта, поскольку один государственный орган, занимающийся регулированием всех видов транспорта (железнодорожного, воздушного, водного, автомобильного и т. д.), может лучше координировать различные виды транспорта для создания единой национальной транспортной системы. Слабым местом этого аргумента является то, что другие виды транспорта работают в основном внутри страны, что они имеют очень мало общего и что взаимодействие между ними имеет место довольно редко, в основном, в случаях смешанных перевозок.

Департамент или министерство туризма может также посчитать, что оно лучше всего подходит для принятия на себя функций регулирования международного воздушного транспорта, в частности в государствах, где иностранный туризм является одним из основных секторов национальной экономики. Обоснование, как правило, сводится к тому, что эти две отрасли тесно взаимосвязаны и сильно зависят друг от друга, поскольку воздушный транспорт может быть основным средством доставки в страну иностранных туристов; таким образом, за счет тесного сотрудничества под руководством одной государственной организации можно достичь максимальной отдачи от этих секторов. Однако решения, принимаемые главным образом из соображений развития туризма, могут восприниматься как противоречащими интересам национальной авиакомпании (авиакомпаний) (например, в связи с открытием для иностранных авиакомпаний доступа к рынку государства без применения принципа взаимности) и могут также отрицательно повлиять на воздушные грузовые и почтовые перевозки.

Департамент или министерство торговли может найти логику в передаче функции регулирования международного воздушного транспорта под его начало, поскольку международные воздушные перевозки являются важной частью международной торговли (особенно в государстве, где авиаперевозки в основном или полностью международные). Кроме того, поскольку воздушный транспорт стал одним из секторов торговли услугами, подчинение его департаменту по торговле может способствовать достижению лучшего общего торгового баланса. Однако существует возможность, что интересы воздушного транспорта могут оказаться подчиненными другим экономическим интересам и даже стать "предметом торговли", и нормы по воздушному транспорту, созданные в условиях влияния торговой политики, могут привести к потенциальным нормативным конфликтам с другими государствами, где авиационная промышленность по-прежнему управляется в основном в другом режиме регулирования, отличным от режима торговли.

Департамент или министерство, отвечающее за иностранные дела, может полагать, что ему также должна отводиться определенная или даже преобладающая роль в регулировании международного воздушного транспорта,

принимая во внимание аспекты международных отношений и его опыт в поддержании отношений с другими странами. Министерство может заявить, что двусторонние соглашения о воздушном сообщении и переговоры о заключении их являются частью более широких международных отношений и поэтому требуют учета внешнеполитических соображений и координации. Однако должностные лица департамента иностранных дел могут быть не знакомы со спецификой гражданской авиации и не иметь необходимые знания по техническим и экономическим аспектам операций и регулирования воздушного транспорта. Они даже могут подчинить воздушный транспорт другим внешнеполитическим целям.

Департамент или министерства обороны (в редких случаях) может также претендовать на определенную роль в регулировании гражданского воздушного транспорта, исходя из стратегического военного значения национальной авиакомпании (авиакомпаний) и авиационного опыта, имеющегося у военно-воздушных сил государства. Однако маловероятно, что нужды стратегической обороны и международного воздушного транспорта совпадают, и коммерческий опыт, необходимый для регулирования воздушного транспорта, как правило, отсутствует у военных организаций.

Некоторые государства, обычно те, где сектор воздушного транспорта хорошо развит и имеется несколько авиаперевозчиков с различным правом собственности и на разных ступенях развития (например, хорошо развитые компании, новички и т. д.), могут предпочесть создать квазисудебный орган для осуществления ряда или всех функций регулирования воздушного транспорта, например для лицензирования авиаперевозчиков и выдачи разрешений на маршруты. Основная цель здесь – обеспечить справедливость при регулировании и не допустить принятие решений исключительно из политических соображений. Здесь слабое место в том, что такой независимый орган может не совсем полно учитывать политические направления правительства, которые бывают разными, и отводить другую роль для воздушного транспорта.

Другие государства могут предпочесть создать автономный или полуавтономный орган управления граждан-

ской авиацией, частично или полностью независимую, возможно, даже квазичастную организацию, которой государство доверит некоторые или большую часть функций управления гражданской авиацией. Это привлекает возможностью более оперативной работы и гибкости, а также возможностью по крайней мере частичного финансирования за счет средств, получаемых от ее служб и средств (а также неавиационных доходов) от отличие от полного государственного финансирования. Такой орган, обладающий большей степенью контроля над своими людскими и финансовыми ресурсами, мог бы работать под политическим руководством правительства с должным учетом экономических факторов и таким образом мог бы достигнуть лучших результатов как в регулировании воздушного транспорта, так и финансовой рентабельности своей деятельности. Крупным недостатком такого подхода является структурная неспособность (присущая автономии от своего правительства) выполнять функции, требуемые от этого правительства по международным договорам и соглашениям.

Наряду с тенденцией к либерализации и приватизации, в последние годы наблюдался рост количества государств, которые создают автономные органы, в частности, для обслуживания аэропортов и аэронавигационных служб. Мировой опыт показывает, что в тех случаях, когда аэропорты и аэронавигационные службы управляются автономными организациями (коммерциализированными или даже приватизированными), их общее финансовое положение и эффективность управления, как правило, улучшаются. Поэтому ИКАО рекомендует, чтобы государства рассматривали вопрос о создании таких автономных организаций в тех случаях, когда это в интересах поставщиков и пользователей услуг (*"Политика ИКАО в области сборов для аэропортов и аэронавигационных служб"* (Дос 9082)). ИКАО также разработала инструктивные материалы по созданию таких организаций (например, их организационным структурам, полномочиям и обязанностям), которые можно найти в документах *"Руководство по экономике аэропортов"* (Дос 9562), *"Руководство по экономике аэронавигационных служб"* (Дос 9161) и *"Приватизация в сфере аэропортового и аэронавигационного обслуживания"* (Сис 284).

Часть 2

ДВУСТОРОННЕЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Глава 2.0

ВВЕДЕНИЕ В ДВУСТОРОННЕЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Двусторонним регулированием является регулирование, осуществляемое совместно двумя сторонами, в большинстве случаев обычно двумя государствами, хотя одной из сторон или обеими сторонами может также быть группа государств, **надгосударственная структура** (например, сообщество или другое объединение государств, выступающее в качестве единого органа в рамках полномочий, предоставленных ему государствами-участниками), региональный государственный орган или даже две авиакомпании (например, при определении объемов перевозок или цен).

Целью двустороннего регулирования в области международного воздушного транспорта обычно является заключение, реализация или продление определенных межправительственных соглашений или договоренностей по воздушному сообщению между территориями этих двух сторон.

За введением следует краткое изложение истории развития двустороннего регулирования международных воздушных перевозок.

Значительную часть межправительственной деятельности по двустороннему регулированию составляют официальные консультации, проводимые с целью заключения, интерпретации, расширения или изменения межправительственного договора, соглашения или договоренности по международным воздушным перевозкам или урегулирование какого-либо спора по ним. В главе 2.1 настоящего Руководства описываются и обсуждаются некоторые этапы и аспекты этого процесса.

В отличие от национального и многостороннего регулирования двустороннее регулирование международного воздушного транспорта не имеет организационной структуры. Однако у него есть обширная правовая регуляторная структура, состоящая из нескольких тысяч двусторонних соглашений и договоренностей. В главе 2.2 рассказывается об этой структуре, определяются основные виды документов, используемых в двустороннем регулировании, определяются и описываются стандартные положения двусторонних соглашений по воздушному транспорту и определяются некоторые виды двусторонних соглашений по вопросам, тесно связанным с воздушным транспортом.

Двустороннее регулирование международного воздушного транспорта развивалось не без проблем и постоянных

споров. В главе 2.3 излагаются некоторые основные вопросы процесса и структуры двустороннего регулирования.

В последние годы государства выработали новые и разнообразные способы взаимоотношений, особенно после образования экономических сообществ или других союзов государств. Как указывает само определение, двустороннее регулирование может уже сейчас, и, вероятно, будет все больше и больше в будущем вовлекать государства в самые разнообразные отношения, а не просто отношения одного государства с другим. В главе 2.4 излагается типология существующих и возможных будущих переговоров о воздушных перевозках.

В части 4 настоящего Руководства излагаются предметы двустороннего регулирования, такие, как права на перевозки, объемы перевозок, ценообразование и т. д.

ЭВОЛЮЦИЯ ДВУСТОРОННЕГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Двустороннее регулирование международных воздушных перевозок развивалось в течение многих десятилетий. Хотя международные авиатранспортные перевозки впервые начали осуществляться в 20-х годах прошлого столетия, в этот начальный период было заключено мало двусторонних межправительственных соглашений по причине небольшого объема международных авиaperезовок, а затем фактического прекращения многих коммерческих полетов в 1939-1945 годах (во время Второй мировой войны).

Действующие в настоящее время двусторонние соглашения, на которые приходится большая часть документов в области регулирования международного воздушного транспорта, в основном появились после Международной конференции по гражданской авиации, проведенной в Чикаго в 1944 году (см. главу 3.0). Такое повсеместное использование государствами двусторонних соглашений о регулировании международного воздушного транспорта является следствием согласия, зафиксированного в Конвенции о международной гражданской авиации (далее по тексту "Чикагская конвенция"), с принципом национального суверенитета над территориальным воздушным пространством (статья 1), согласия с требованием получения специального разрешения или иной санкции на осуществление регулярных международных воздушных перевозок

над территорией или на территорию Договаривающегося государства (статья 6), и безуспешных попыток установить многосторонний режим регулирования коммерческих аспектов международного воздушного транспорта. Таким образом, двусторонние переговоры и принимаемые на их основе соглашения стали для государств предпочтительным методом обмена коммерческими правами на воздушные перевозки и достижения договоренностей о способах регулирования объемов перевозок, тарифов и по другим вопросам.

Среди двусторонних соглашений по воздушному транспорту после 1944 года наиболее важным и значительным для развития регулирования международного воздушного транспорта является соглашение 1946 года между Соединенным Королевством и Соединенными Штатами Америки (в настоящее время известное как "Бермудское соглашение I"). Данное соглашение явилось результатом компромисса между двумя широкими подходами к регулированию международных воздушных сообщений, которые обсуждались на Чикагской конференции, но остались нерешенными. С одной стороны, считалось, что не должно быть регулирования провозной емкости или тарифов, а также узких определений маршрутов. Противоположная точка зрения заключалась в том, что провозная емкость должна определяться заранее, тарифы должны регулироваться международным агентством, а маршруты точно указываться. Согласно компромиссной договоренности тарифы должны были устанавливаться авиакомпаниями через Международную ассоциацию воздушного транспорта (ИАТА) с условием утверждения их обеими сторонами. Провозная емкость должна была устанавливаться авиакомпаниями с условием соблюдения определенных договорных принципов и возможностью совместного ее пересмотра сторонами или их органами управления авиацией по истечении определенного операционного периода. Маршруты должны были точно указываться.

Впоследствии было подписано много соглашений бермудского типа каждым из первоначальных партнеров с другими государствами, а также другими парами государств. Таким образом, Бермудское соглашение стало стандартом, который преимущественно использовался в течение следующих 40 лет, хотя в большом количестве соглашений, включающих бермудские принципы, также

использовался принцип предварительного определения провозной емкости. Двусторонние соглашения создали относительно устойчивую и сбалансированную основу для регулирования, которая позволила международной авиатранспортной системе сохранять постоянный рост.

В 1970-х и 1980-х годах многие государства приняли более либеральную политику в отношении регулирования международного воздушного транспорта. В результате этого были заключено несколько новых либеральных двусторонних соглашений, для которых было характерно исключение ограничительных положений о провозной емкости, значительное уменьшение участия правительства в решении тарифных вопросах, увеличение доступа к рынку и возможность для каждой стороны разрешать нескольким авиакомпаниям пользоваться таким доступом.

В 1990-х годах произошли резкие перемены как в условиях регулирования, так и эксплуатации международного воздушного транспорта, а также структурные изменения в авиационном секторе. Повсеместно происходила либерализация. Чтобы адаптироваться к изменениям, многие государства внесли поправки в нормативные документы и приняли более либеральный политический курс, как правило, либерализовав регулирование в разной степени. Некоторые государства заключили новые либеральные двусторонние соглашения, которые в сущности исключили ограничения на доступ к рынку, провозная емкость и ценообразование (так называемые соглашения "открытого неба"). Кроме того, также наблюдался рост доли региональных органов в регулировании международного воздушного транспорта с переводом некоторых двусторонних аспектов регулирования на региональный или субрегиональный многосторонний уровень регулирования.

В десятилетия, начавшимся в 2000 г., ожидается, что либерализация будет продолжаться и расширяться как в рамках новых, так и пересмотренных двусторонних соглашений, а также в рамках других новых договоренностей, включая коллективное регулирование группами государств, например на региональном и субрегиональном многостороннем уровне. Кроме того, возможно, будут использоваться новые виды соглашений, например, многосторонние соглашения между государствами-единомышленниками (см. главу 2.4).

Глава 2.1

ПРОЦЕСС ДВУСТОРОННЕГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Процесс двустороннего регулирования в значительной степени отличается от процесса национального или многостороннего регулирования. Все обычно начинается с того, что одно государство (или организация государств) предлагает совместную разработку соглашения или договоренности о воздушном перевозках с другим государством (или организации государств), и соответствующие стороны проводят необходимую подготовку. Далее проводятся реальные встречи и переговоры между их представителями. Процесс не заканчивается официальным подписанием обязательного для исполнения документа; официальное заключение соглашения знаменует собой первый шаг на пути управления реализацией достигнутых договоренностей. При этом государства часто возвращаются к циклу подготовки, переговоров и их результатам для интерпретации, изменения или расширения договоренностей, и порою распускают свои соглашения.

Таким образом, основной **процесс двустороннего регулирования представляет собой процесс консультаций, общения и взаимодействия между двумя сторонами, как правило, но не всегда, двумя государствами, осуществляемый в течение периода, необходимого для проверки или информирования, установления или изменения отношений или решения спора между ними.** Термин "консультация" (или "консультации") применяется к широкому диапазону таких двусторонних видов общения или взаимодействий.

Официальная консультация обычно подразумевает встречи, в которых участвуют делегации из нескольких лиц, возглавляемые назначенными руководителями, причем каждая делегация обладает соответствующими делегированными полномочиями.

Неофициальная консультация, с другой стороны, может подразумевать исключительно письменное, исключительно устное или письменное и устное общение одновременно. Оно может иметь место на встречах между только двумя или несколькими лицами (например, атташе по вопросам гражданской авиации посольства одного государства и официального лица органа управления гражданской авиации принимающего государства), на которых представители могут представить документ или документы или обменяться ими. Альтернативно, такая консультация может осуществляться по телефону, путем передачи электронного сообщений или, более традиционно, путем направления и получения официального документа, обычно через дипломатические каналы.

Переговорами является консультация, обычно официальная, которая стала (или которая с самого начала должна была стать) процессом заключения сделки между сторонами. Таким образом, в то время как все переговоры являются консультациями, не все консультации являются переговорами.

В следующих трех разделах данной главы обсуждаются процесс инициирования и подготовки официальных двусторонних консультаций, виды встреч и документов, используемых на консультациях и переговорах, стратегические и тактические соображения, учитываемые на консультациях и переговорах. Следует отметить, что информация, представленная в этих трех разделах, представляет оптимальный вариант практики государств; однако во многих случаях процесс двусторонних консультаций/переговоров может быть менее сложным. В заключительном разделе рассказывается об официальном заключении соглашения и порядке реализации, управления, урегулирования споров, а также внесения поправок в соглашение или прекращения действия соглашения.

ИНИЦИАЛИЗАЦИЯ И ПОДГОТОВКА ОФИЦИАЛЬНОЙ ДВУСТОРОННЕЙ КОНСУЛЬТАЦИИ

Официальная двусторонняя консультация обычно начинается с обращения одной правительственной стороны к другой правительственной стороне с просьбой провести переговоры. В большинстве случаев каждая сторона будет представлена национальным правительством, при этом одна из них или обе стороны могут быть организацией государств, которой ее члены поручили провести консультацию. Затем, как правило, проводится неофициальная консультация, на которой определяются место и сроки проведения первой встречи, или выясняется, существует ли согласие между сторонами относительно целесообразности проведения официальной консультации.

Перед обращением за официальной консультацией будущий инициатор должен определиться для себя в отношении нескольких моментов.

Наиболее важный момент – это определить характер, вид или основной тип консультации (или возможной консультации), которая должна состояться. В межправительственных отношениях в области международного воздуш-

ного транспорта различают пять таких типов в зависимости от основной цели.

Консультация по вопросу инновации представляет собой консультацию, с помощью которой инициативная сторона пытается установить отношения в первый раз (например, заключить первое соглашение по воздушному транспорту между сторонами) или в значительной степени изменить такие отношения (например, заключить совершенно новое соглашение вместо существующего).

Консультация по вопросу внесения изменений представляет собой консультацию, с помощью которой инициативная сторона пытается добиться определенного взаимовыгодного изменения установившихся отношений (например, расширить взаимно доступ, изменить взаимно согласованный объем перевозок или добавить статью об авиационной безопасности).

Консультация по вопросу перераспределения представляет собой консультацию, с помощью которой инициативная сторона пытается добиться определенного чистого увеличения возможностей или выгод для себя в рамках установившихся отношений (например, получить доступ к новому рынку, повысить доходы перевозчика или другие преимущества, соизмеримо большие по сравнению с возможными новыми уступками), с целью исправления ощущаемого дисбаланса.

Консультация по урегулированию спора представляет собой консультацию, с помощью которой инициативная сторона пытается добиться нормализации, т. е. адекватности положения тому, что, по мнению этой стороны, считается должным в рамках их соглашения (например, в случае положения, когда увеличивается объем перевозок для перевозчика или перевозчиков другой стороны, против чего возражает первая сторона).

Консультация по вопросу продления представляет собой консультацию, с помощью которой инициативная сторона пытается добиться продолжения действия договоренности после ранее согласованной даты (например, после даты прекращения действия соглашения или какой-либо дополнительной договоренности, например, договоренности о временном режиме объемов перевозок).

Консультации могут иметь черты нескольких типов; при этом, однако, будут превалировать определенные черты. Знание характера будущей официальной консультации, как правило, полезно на всех этапах процесса.

Выбор времени – еще один важный предварительный фактор, хотя и не столько для детальных административных договоренностей и наличия персонала, как для более широкого окружения или контекста:

- Участвуют ли заинтересованные стороны в каком-либо крупном споре в другой (неавиационной) области?

- Пребывает ли одна из сторон в периоде возможных или фактических перемен в правительстве, в течение которого ее внутренняя политика и/или способность принимать решения временно нестабильны?
- Будет ли временная увязка консультаций по воздушному транспорту с каким-либо крупным событием в будущем (например, визитом главы государства или главы правительства) иметь возможное отрицательное или положительное воздействие на их исход?
- Участвуют ли стороны в некотором совместном и важном дипломатическом мероприятии, в ходе которого одна или обе стороны вынуждены избегать любых конфронтаций в связи со спором по воздушному транспорту?

Эти соображения, по-видимому, должны приниматься в расчет дипломатическим/иностранным отделом государственной организации по управлению воздушным транспортом. Хотя в большинстве случаев они вряд ли будут определяющими при выборе времени, в некоторых случаях они могут играть важную роль.

К другим предварительным (хотя и необязательно определяющим) факторам относятся:

- степень внутреннего согласия (как внутри обращающегося правительства, так и его согласия с национальными авиакомпаниями и другими заинтересованными сторонами, а также согласия среди самих национальных авиакомпаний и других заинтересованных сторон);
- оценка имеющихся рычагов влияния на переговорах;
- некоторое представление о том, что будет являться успешной консультацией; и
- вероятность успеха.

После получения запроса на проведение официальной консультации (или даже до возможного запроса) противоположная сторона должна также определиться по тем же моментам, при этом в большинстве случаев, определенно в совершенно другом направлении. Например, принимающая сторона, при проведении консультации об урегулировании спора, может считать, что ее поведение полностью соответствует соглашению. Она также может попытаться уклониться от консультации или отсрочить ее проведение в пределах, допустимых правилами урегулирования споров, в случае существующего соглашения. В другом случае принимающая сторона, при проведении консультации по вопросу перераспределения, может попытаться полностью уклониться от консультации или по крайней мере отсрочить, настолько, насколько возможно, решение, которого добивается обращающаяся сторона. Однако в большинстве двусторонних соглашений содержится положение, предусматривающее подачу ответа на запрос о консультации в течение указанного периода времени (например, в течение 30 или 60 дней).

Если обе стороны соглашаются начать официальную консультацию, они, как правило, неофициально консультируются по соответствующим административным вопросам, например, по дате начала переговоров, возможном максимальном пребывании соответствующих делегаций на переговорах (или на открытии) и *месте проведения переговоров, месте на территории одной из сторон, обычно в резиденции правительства или каком-либо другом взаимно согласованном месте*. Некоторые государства следуют традиции, когда делегация обращаемой стороны выезжает на территорию партнера для проведения первого раунда переговоров с последующим проведением встреч поочередно на территориях двух государств. Кроме того, официальное положение предполагаемого главы делегации может быть предметом озабоченности для другой стороны, особенно если она считает это положение слишком низким или слишком высоким для будущей консультации.

Кроме того, в ходе подготовки к консультации одна из сторон или стороны могут представить другой стороне на рассмотрение предлагаемые концепции или даже предлагаемые тексты. При этом стороной может быть представлено, если никакого соглашения не существует, *типовое двустороннее соглашение о воздушном транспорте*, – документ стандартного формата, в котором содержатся регулятивные положения, которые представляющая сторона обычно включает в такие соглашения, и *текстовые формулировки, которые она предпочитает*.

В ходе подготовки к консультации стороны также, как правило, сообщают друг другу вопросы, которые они хотели бы рассмотреть, и даже предпочитаемый порядок рассмотрения. При этом могут возникнуть и сохраняться разногласия по вопросам и порядку их рассмотрения, или же стороны смогут договориться о неофициальной или официальной повестке дня. Может возникнуть необходимость договоренности о переводе.

Объем и виды подготовительных мероприятий, принимаемых сторонами в период подготовки к консультации, могут широко варьироваться. Все будет зависеть от степени важности консультаций, имеющихся людских ресурсов, а также времени и усилий, которые государство готово посвятить задаче. Как правило, каждая сторона собирает и анализирует соответствующие количественные и качественные данные.

Количественные данные, собираемые и анализируемые в ходе подготовки к консультации, как правило, включают, среди прочего:

- существующие и прогнозные данные о воздушных сообщениях и объемах перевозок, доли рынка и соответствующие коэффициенты загрузки (общие, на конкретных рынках пар городов и по конкретным видам воздушных перевозок);
- исторические и потенциальные доходы перевозчика; и
- данные по аэропортам, туризму и торговле;

если такие данные имеют отношение к известным или ожидаемым вопросам.

Качественные данные, собираемые и анализируемые в ходе подготовки к консультации, как правило, включают:

- факты в отношении соответствующей политики каждой стороны и общих целей переговоров по воздушному транспорту;
- известные проблемы авиаперевозчиков каждой стороны и других заинтересованных организаций;
- подробную информацию о спорных вопросах или вопросах, которые потенциально могут быть предметом обсуждения;
- информацию о занятой позиции или достигнутых результатах другой стороны в подобных обстоятельствах;
- историческую информацию о двусторонних отношениях в области воздушных сообщений;
- информацию о членах другой делегации и о том, каким образом их конкретные интересы могут расходиться с общими интересами данной делегации; и
- информацию о двусторонних отношениях в области воздушного транспорта другой стороны с третьими сторонами (в документе ИКАО "Сборник двусторонних соглашений в области воздушного транспорта" (Doc 9511) содержатся краткие описания основных положений всех двусторонних соглашений о воздушных сообщениях, представленных Договаривающимися государствами, а ИКАО через компьютерную базу данных постоянно обновляет эту информацию).

Для подготовки к указанным переговорам каждая сторона также, как правило, проводит внутренние консультации (или дополнительные внутренние консультации) с заинтересованными правительственными организациями (обычно ответственными за гражданскую авиацию и за иностранные дела, а также иногда с другими организациями), а также с национальной авиакомпанией (авиакомпаниями) и заинтересованными неправительственными сторонами. На основе таких консультаций и подготовленных данных каждая сторона разрабатывает свою конфиденциальную переговорную позицию. *Переговорная позиция или документ о позиции является выражением задач и приоритетов на международных переговорах, которые отражают политику стороны в области воздушного транспорта, а также возможных отступлений в ходе переговоров или альтернативных целей, если таковые имеются*. В нем также могут излагаться основные вопросы, сценарии их решения, стратегия, которой необходимо следовать, данные и анализы, соответствующие мнениям заинтересованных сторон, а также комментарии по ожидаемым позициям другой стороны. Этот документ обычно требует утверждения вышестоящими инстанциями. После утверждения он становится инструкцией для делегации.

Делегация на переговорах обычно состоит из официальных лиц гражданской авиации и дипломатических представителей, представителей национальной авиакомпании (авиакомпаний) и в некоторых случаях – других заинтересованных сторон (например, аэропорта, города, профсоюзов, туризма) и обычно возглавляется назначенным официальным лицом гражданской авиации или министерства иностранных дел. Когда консультация проводится на чужой территории, в делегацию, как правило, включается сотрудник посольства. В некоторых государствах сотрудники соответствующих организаций представляют группы, например, авиакомпании, аэропорты, города и рабочую силу.

Решения, принятые при составлении делегации, могут иметь важные последствия как для ведения самой консультации, так и для ее результатов:

- Следует ли руководителю делегации иметь самый высокий официальный ранг или он должен быть должностным лицом обычного главного министерства или департамента, даже если у него ранг ниже? Соответственно, должны ли играть решающую роль при выборе дипломатический и переговорный опыт, знания или квалификация?
- Должны ли члены делегации выбираться или назначаться исключительно на основе требуемых знаний, опыта и квалификации (например, в области анализа маршрутов или оценки тарифов), или же критерии выбора должны включать и учитывать равное представительство заинтересованных департаментов, бюро или групп интересов?
- Должно ли количество лиц в делегации быть максимальным в рамках располагаемых ресурсов с тем, чтобы обеспечить разнообразие потенциальных вкладов в работу команды, или сведено к минимуму с целью большей эффективности принятия решений внутри делегации в ходе консультации или переговоров?
- Когда консультации со второй стороной проводятся довольно часто, если не регулярно, не будет ли более важным сохранять преемственность опыта по обсуждаемым вопросам со второй стороной путем назначения одних и тех же лиц, или более важно назначать людей на какой-либо другой основе?

На практике нехватка имеющихся людских ресурсов может определять состав делегации для проведения всех или почти всех консультаций. Соответственно, решения, принятые по составу делегации, могут отражать приверженность к установившейся практике и/или практические компромиссы.

Фамилии и должности членов делегации обычно предоставляются другой стороне заранее из вежливости и по практическим административным соображениям, таким, как обеспечение входа в охраняемое помещение, размещения за столом во время встречи и представительских приемов.

КОНСУЛЬТАЦИИ И ПЕРЕГОВОРЫ: ВИДЫ ВСТРЕЧ И ДОКУМЕНТОВ

Официальная двусторонняя консультация или переговоры обычно начинаются с приветственных речей руководителя делегации принимающей стороны и руководителя делегации гостей, за которыми, как правило, следует представление членов каждой делегации.

Излагаются и при необходимости обсуждаются административные вопросы, такие, как согласованное время работы и наличие помещений, где делегации могут конфиденциально совещаться. Может также согласовываться степень конфиденциальности переговоров, в частности, будут ли независимые или совместные заявления для прессы. Необходимо рассмотреть порядок рассмотрения вопросов (если это не было сделано ранее), которые могут входить и не входить в официальную повестку дня. Объявляются общественные мероприятия.

Устный обмен мнениями между делегациями по существу может проходить в различной форме, причем самым обычным является *пленарное заседание, любая официальная встреча двух делегаций*. Ему противопоставляется *совещание руководителей, в котором участвуют руководители и самые высокопоставленные члены делегаций, или совещание председателей, закрытое совещание руководителей делегаций*. Председатели могут также назначать при необходимости *рабочую группу или группу экспертов, состоящую из одного или нескольких экспертов-членов от каждой делегации, которым поручается проработать вопросы, требующие детального рассмотрения и технические вопросы*. Когда согласие по основным вопросам является очевидным или достигнуто на пленарном заседании, председатели могут назначить *редакционную группу, состоящую из одного или нескольких экспертов с каждой стороны, которые подготавливают соответствующие тексты по согласованным вопросам*.

Термины "*тур*" ("*раунд*"), "*тур консультаций*", "*тур переговоров*", "*раунд консультации*" и "*раунд переговоров*" являются неточными терминами, по-разному используемыми для обозначения либо периода времени – обычно из нескольких дней или недель, в течение которых ведущие консультации или переговоры команды находятся вместе в одном и том же месте проведения мероприятия, – либо (альтернативно) серии таких встреч, проходящих в течение более длительного периода и проводимых с одной целью, такой, как заключение нового соглашения о воздушных перевозках.

Документы, рассматриваемые в ходе консультации или переговоров (переданные ранее) или иначе используемые в ходе раунда переговоров или при его завершении, как правило, должны иметь наименования, принятые в дипломатической практике, которые могут быть незнакомы специалистам по регулированию воздушного транспорта, должностным лицам авиакомпаний и другим недиплома-

тическим представителям, входящим в состав переговорной команды, или общающимся с ней.

Дипломатическая нота или просто **нота** является наиболее широко используемой формой письменного сообщения между послом или посольством одного государства и министром иностранных дел или министерством (департаментом) принимающего государства. Дипломатические ноты имеют различные формы. **Официальная нота** или **нота первого лица** является дипломатической нотой лица, подписавшего или парафировавшего ее, которая, как правило, начинается словами "Ваше Превосходительство, имею честь ... и т. д.", в отличие от **ноты третьего лица**, которая представляет собой подписанное или парафированное сообщение, написанное не от первого лица, т. е. форма, которая чаще всего используется в современной практике для обычных сообщений. Она обычно начинается словами "Посольство _____ выражает свою признательность Министерству иностранных дел ... и т. д." или "Министерство ... и т. д.". **Вербальная нота** является нотой в третьем лице, которая обычно не адресуется и не подписывается. Некоторые государства считают ноту третьего лица также вербальной нотой, т. е. существуют только два вида нот: официальные ноты и вербальные ноты.

В ходе консультации или переговоров одна из сторон по обсуждению может представить другой стороне **памятную записку** – документ, который служит в качестве меморандума или письменной справки по обсуждаемому вопросу (вопросам). Альтернативно может быть также представлен **неофициальный документ** – редко используемый тип документа, который служит той же цели, в котором не указывается источник, титул или сфера полномочий или статус в рассматриваемых отношениях.

В ходе официальной консультации или переговоров одна из делегаций или обе делегации могут использовать форму **рабочего документа консультации (переговоров)** – любого наименования, – т. е. документ, в котором излагается информация, предложение или проект текста, или который служит какой-либо другой цели в рамках самих переговоров. В современной практике в ходе консультации и переговоров, официальных и неофициальных, представители любой стороны могут просто направить письмо к представителю другой стороны с личным вручением или по электронной почте.

Согласованный протокол представляет собой официальную запись, согласованную обеими сторонами (обычно государственными делегациями на консультациях или переговорах), того, что было сказано и сделано на встрече. **Меморандум о консультации** представляет собой менее официальную запись результатов встречи и обычно (но не всегда) не является сам по себе соглашением или договоренностью. Иногда выпускается **согласованный пресс-релиз** или **согласованный совместный пресс-релиз** для

информирования общественности о ходе переговоров или консультации.

Когда в результате консультации или переговоров оформляется соглашение по существу и текст, руководители делегаций парафируют каждую страницу и каждое исправление подготовленного текста. Парафирование соглашения гарантирует аутентичность текста перед его воспроизведением в форме, пригодной для официального подписания. **Соглашение с условием ad referendum** представляет собой соглашение, которое парафировано и рассматривается и изучается компетентными органами каждой стороны (либо потому что участники переговоров не обладают полномочиями связывать свои правительства соглашением, либо хотят, чтобы соглашение было рассмотрено их правительствами; – процедура, в ходе которой могут быть внесены поправки редакционного/технического характера, а иногда и согласованные существенные изменения), прежде чем соглашение вступит в силу.

**КОНСУЛЬТАЦИИ И ПЕРЕГОВОРЫ:
СТРАТЕГИЧЕСКИЕ И
ТАКТИЧЕСКИЕ СООБРАЖЕНИЯ**

Существуют различные стратегические соображения и решения, которые глава делегации должен соответственно учесть и принять, так как они могут иметь долгосрочные последствия для всего раунда встреч.

Все переговоры и некоторые консультации касаются проблем фактического или потенциального конфликта между сторонами и все имеют дело с общими интересами. Общие интересы могут быть идентичными (например, заключаться в обеспечении необходимого воздушного сообщения перевозчиком одной стороны до аэропорта на территории другой стороны) или дополнять друг друга (например открытие нового маршрута перевозчиком одной стороны и другого нового маршрута перевозчиком другой стороны).

Каждый руководитель делегации стоит перед выбором: уделить основное внимание обсуждению конфликтных вопросов, подчеркивая при этом позицию своей делегации и различия между ее позицией и позицией другой стороны, или же, наоборот, выявить и сосредоточить внимание на аспектах общих интересов, которые могут послужить основой для соглашения, при этом сглаживая или замалчивая конфликтные моменты. Первый подход может служить доказательством твердого решения не отступать и не идти на компромисс. Второй подход может создать менее конфликтную и более положительную атмосферу. Однако и в том и в другом подходе следует проявлять осторожность, чтобы неумышленно не создать ошибочного впечатления либо об отсутствии решимости и намерения достичь цели, либо незначительности обсуждаемых вопросов.

Некоторые главы делегаций предпочитают иметь заявление о позиции или целях по каждому вопросу "на столе" в начале раунда. Другие предпочитают хранить молчание или создавать неопределенность в отношении их предпочитаемой или возможной позиции по различным вопросам до тех пор, пока они не смогут оценить достигнутые результаты по другим вопросам.

В случае комплексных переговоров одна из сторон или обе стороны могут занять позицию в отношении того, что все вопросы должны быть решены, прежде чем будет оформлено согласие хотя бы по одному из них. Преимущество такого подхода для заинтересованных сторон в том, что при этом гарантируется, что не придется отказываться от некоторых отдельных интересов ради того, чтобы достигнуть согласия по другим вопросам, которые могут быть сочтены более важными. Основным недостатком такого подхода является то, что растягивается общий период переговоров и тем самым увеличивается риск, что могут вмешаться непредвиденные внешние факторы и сорвать достигнутые отдельные договоренности, которые не были окончательно согласованы в связи с ожиданием общей договоренности по всем вопросам.

Также при комплексных или иных трудных переговорах, зашедших в тупик, одна из сторон может предложить обменяться документами, излагающими новые идеи о том, как выйти из тупика и продолжить указанные переговоры. Свежие идеи могут иметь положительный аспект. Опасность заключается в том, что каждая сторона может подготовить всеобъемлющий документ, который может подчеркнуть и усугубить конфликтные проблемы, поставив (при условии, что позиция была принята при наличии внутреннего согласия) сторону в такое положение, в котором нельзя достичь компромисса. И еще больший риск возникнет, если одна сторона согласится вести переговоры на основе документа, в котором изложена позиция другой стороны.

Кроме того, очень важно восприятие переговорщиком своей собственной роли. Одна из точек зрения заключается в том, что основная роль должна быть ролью защитника позиции своего правительства. Альтернативная точка зрения сводится к тому, что основная роль переговорщика состоит в решении проблем другого переговорщика (безусловно, с использованием таких способов, которые решают проблемы и удовлетворяют целям первого переговорщика).

Некоторые переговорщики сосредоточивают внимание на достижении согласия в отношении применения конкретного регуляторного положения или регуляторного механизма (например, конкретной формулы провозной емкости). Другие могут направить внимание на более широкие цели, стоящие за применением нормативного положения или механизма, тем самым расширяя возможности поиска общих оснований для достижения соглашения через какое-нибудь альтернативное положение или механизм.

В тех случаях, когда после нескольких раундов переговоры заходят в тупик, некоторые государства считают полезным назначить в качестве переговорщиков/руководителей делегаций официальных лиц более высокого уровня или профессионалов с надлежащим опытом, ранее не участвовавших в переговорах. Обладая свежим видением без воспоминаний о неудавшихся переговорах и при этом обладая такими же или даже большими переговорными полномочиями, они могут использовать новые приемы, стратегию, тактику и т.д., чтобы выйти из тупика.

Альтернативно или дополнительно переговорщики могут более широко или эксклюзивно использовать совещания председателей делегаций, совещания руководителей делегаций, рабочие группы или экспертные группы (определение всем давалось ранее). В случае другого подхода каждой государством могло бы назначить видное и опытное лицо, не участвовавшее в переговорах, которые могли бы конфиденциально общаться в попытке выработать **рамочное соглашение**, в данной ситуации – документ, содержащий общее описание пакета взаимоприемлемых решений с более поздней детализацией их, вероятно, редакционной группой (при этом, однако, имеется риск захода в тупик в будущем по поводу некоторых деталей). Теоретически такое соглашение можно также достичь, используя любые из вышеприведенных видов заседаний на субделегационном уровне, однако на практике успешный исход переговоров по этому пути маловероятен.

Другое стратегическое соображение сводится к тому, следует ли использовать любую конфиденциальную дополнительную договоренность (договоренности). В этом случае соглашение теряет свою прозрачность, а конфиденциальная договоренность теряет свою конфиденциальность, когда становится известной общественности после регистрации в ИКАО (согласно требованию статьи 83 Чикагской конвенции), или не регистрируется в ИКАО и, следовательно, обязательство каждого государства по представлению соглашений, не выполняется.

С тактической точки зрения переговорщик, как правило, будет возражать против того, чтобы другая сторона представила новый спорный вопрос или выдвинула новое требование без надлежащего предупреждения или предоставления возможности делегации переговорщика внимательно изучить такой вопрос. Лучше представить такой вопрос или требования как требующие обсуждения в ходе будущего раунда переговоров.

Участник переговоров может решить использовать предостережения, угрозы, блеф или обязательства. Предостережение представляет собой попытку заставить другого переговорщика или переговорную команду осознать последствия, которые последуют в случае отказа другой стороны действовать определенным образом. Угроза, с другой стороны, представляет собой заявление о том, что переговорщик или правительство, которое он представляет, будет действовать определенным образом, чтобы нанести определенный ущерб правительству, представляемому другим

переговорщиком. Блеф представляет собой угрозу, которую угрожающий не намерен выполнить. Обязательство в данном контексте предусматривает определенное действие, которое предпринимается или будет предпринято переговорщиком или правительством этого переговорщика для того, чтобы поставить одного из участников в положение, которое трудно изменить (например, положение, создаваемое новым законодательством, которое трудно изменить или отменить). Такое обязательство, представленное в виде предостережения или угрозы перед принятием действия, может послужить рычагом оказания давления на переговорах.

Конкретность и неопределенность могут использоваться по тактическим и стратегическим соображениям. При этом в каждом случае ставятся разные цели.

Конкретность может зафиксировать толкование одной стороной конкретного договорного положения или сделать договорное положение понятным для всех. Опасность заключается в том, что по мере все большей конкретизации, полезность текста может уменьшаться со временем при изменении обстоятельств.

Неопределенность, при которой каждой стороне предоставляется свобода в собственном толковании, часто оказывается полезным тактическим приемом для обхода какой-либо неразрешимой проблемы. Если текст преднамеренно составлен неконкретным, его можно назвать двусмысленным. С стратегической точки зрения, как и в случае частичного соглашения, в нем намеренно упускаются некоторые вопросы с целью возможных будущих конфликтов и возможных будущих решений. (Обратите внимание, что двусмысленность при выражении переговорной позиции – это совершенно другое дело и повышает гибкость пользующегося ею лица и одновременно создает дополнительные трудности для другого переговорщика).

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ, ВЫПОЛНЕНИЕ,
РЕГУЛИРОВАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ,
РЕШЕНИЕ СПОРОВ, ВНЕСЕНИЕ
ПОПРАВОК И (В ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫХ
СЛУЧАЯХ) ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ
СОГЛАШЕНИЯ**

Текст (тексты) официального соглашения, подготовленного в ходе процедуры *ad referendum*, обычно бывают одинаковыми для каждой стороны во всех отношениях, за исключением одного момента, а именно: каждое государство имеет право на *старшинство*, т. е. *помещение названия одного государства в заголовке, в начале текста и в месте подписи перед соответствующими атрибутами другого государства в основном соглашении, остающемся у первого государства.*

Официальное подписание соглашений иногда осуществляется во время определенной церемонии, в ходе которой соглашение подписывается назначенными официальными представителями правительств – сторон соглашения. Перед официальным подписанием назначенные официальные

представители каждой стороны могут представлять противоположной стороне свои *полномочия*, т. е. *выдаваемый компетентным органом государства документ, уполномочивающий лицо или лица представлять государство на переговорах и заключать договор/соглашение с другим государством.* Соглашения могут также официально заключаться путем обмена дипломатическими нотами. В некоторых государствах действует национальное требование, чтобы двусторонние соглашения подлежали *ратификации*, процедуре рассмотрения и утверждения надлежащими правительственными органами или законодательными органами, которая должна быть обязательно пройдена, прежде чем соглашение окончательно вступит в силу.

По практическим соображениям государства могут решить ввести в действие соглашение временно сразу же после его подписания с его окончательным вступлением в силу после того, как стороны уведомят друг друга о том, что все действия, необходимые для ратификации, совершены.

Государство также может принять на себя права и обязательства по соглашению между двумя другими государствами в силу *правопреемства в отношении двустороннего соглашения*, официального заявления государства, ранее находившегося под юрисдикцией стороны двустороннего соглашения, о том, что оно принимает на себя права и обязательства, которые принадлежат ему по этому соглашению. Такая договоренность часто носит временный характер, например до тех пор, пока государство, недавно вышедшее из-под юрисдикции одной из сторон, не заключит свои собственные соглашения, но в некоторых случаях такая договоренность может продолжать действовать без каких-либо ограничений по сроку. Правопреемство по соглашениям о воздушном транспорте осуществляется путем представления одностороннего заявления в связи этим Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, или путем заключения меморандума о понимании, или путем обмена нотами с бывшей суверенной стороной или другой стороной по соответствующему соглашению.

Обычно первым шагом, предпринимаемым государством по выполнению двустороннего соглашения о воздушном транспорте, является назначение или официальное объявление своего авиаперевозчика (перевозчиков) для выполнения перевозок в рамках соглашения. Обычно это делается дипломатической нотой. Перевозчик (перевозчики) может затем обратиться ко второму государству за соответствующим разрешением на открытие сообщения.

Государства регулярно пользуются консультациями с целью регулирования взаимоотношений, установленных их двусторонними соглашениями по воздушному транспорту. Технические проблемы, возникающие в двусторонних отношениях о воздушных сообщениях, как правило, решаются путем обычных консультаций между органами управления воздушным транспортом двух государств.

Консультации фактически являются единственным средством решения спорных вопросов между сторонами по двусторонним соглашениям о воздушном транспорте. Основным преимуществом консультаций для решения спорных вопросов является использование знакомого метода, как правило, людьми, которые понимают проблемы. Основным недостатком является то, что участвуют только те стороны, которые имеют давно установившуюся точку зрения по вопросам и поэтому недостаточно объективны и гибки при решении спорных вопросов.

В двусторонних соглашениях может также предусматриваться **арбитраж**, – способ решения споров, когда спор передается для решения в арбитражный суд. **Арбитражный суд** обычно состоит из трех арбитров, назначаемых по одному от каждой стороны, а третий арбитр (обычно гражданин третьего государства) назначается первыми двумя, при этом третий арбитр выступает в качестве председателя, и суд рассматривает конкретные взаимосогласованные вопросы, имеющие отношение к спорным действиям по двустороннему соглашению о воздушном транспорте.

В некоторых соглашениях предусматривается, что, если стороны или их представители не назначат своих арбитров в пределах установленного срока, тогда об этом просят высокопоставленное лицо, например, Президента Совета ИКАО или Председателя Международного Суда. Арбитраж обычно принимает решение согласно своему регламенту. При этом оба государства могут договориться о том, по каким вопросам должно быть принято решение, какие документы будут представлены и какой будет применяться порядок, в соответствии с которым каждое государство будет представлять своего свидетеля (свидетелей) и письменное и устное обоснование. Решение арбитражного суда является обязательным для обеих сторон. Арбитраж используется довольно редко, поскольку это дорогостоящий и длительный процесс.

Использование **добрых услуг**, т. е. *беспристрастной помощи третьего государства, международной организации или известного лица для убеждения двух сторон урегулировать спорные вопросы путем переговоров*, применяется довольно редким при решении споров по воздушному транспорту. Аналогичным образом исключительным является использование **посредничества**, т. е. *примирительных усилий со стороны третьего государства, международной организации или известного лица, которые не только устраивают переговоры между этими сторонами, но и проводят их на основе предложений, внесенных посредником*.

Некоторые государства считают, что недружелюбные односторонние действия в двустороннем споре (например, приостановление лицензии иностранной авиакомпании) недопустимы до тех пор, пока не будут исчерпаны методы решения спорных вопросов в рамках соглашения (включая арбитраж, если предусмотрен соглашением). Другие государства полагают, что до или в ходе консультаций или арбитража или в случае невыполнения арбитражного решения могут быть предприняты **соразмерные действия**, т. е. действия, предпринимаемые стороной, которые сохраняют или восстанавливают, но не усиливают позицию этой стороны.

Внесение поправок и изменение в двусторонние соглашения осуществляется посредством консультаций между сторонами. Они могут быть оформлены меморандумом о взаимопонимании, согласованным протоколом, вручаться при обмене письмами или протоколами, но обычно реализуются через обмен дипломатическими нотами.

В большинстве двусторонних соглашений по воздушному транспорту не устанавливается срок окончания действия соглашения, но в большинстве из них содержится статья о прекращении действия или денонсации соглашения. (Некоторые части двустороннего соглашения, например возможные временные договорные положения о провозной емкости, могут прекращать свое действие на основании своих собственных условий по истечении определенного периода времени или наступлении определенного договорного события). **Денонсацией соглашений** является официальное уведомление, направляемое одной стороной другой стороне по соглашению, о намерении первой стороны прекратить выполнение обязательств по соглашению, как правило, по истечении периода, указанного в этом соглашении (в редких случаях возможно частичное денонсирование соглашения).

Денонсация является необычным явлением, но может иметь место после неудачного урегулирования спора согласно правилам. Обычно рассчитывают, что в течение периода между денонсацией соглашения и последующим окончанием его действия стороны смогут договориться о новом соглашении. В случае провала новых переговоров и при отсутствии нового соглашения государства, как правило, заключают временные соглашения, чтобы продолжить воздушное сообщение между двумя странами или же решают прекратить воздушное сообщение между их территориями через соответствующих авиаперевозчиков и задействовать для перевозок авиаперевозчиков третьих стран.

Глава 2.2

СТРУКТУРА ДВУСТОРОННЕГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Структура двустороннего регулирования международного воздушного транспорта представляет собой большой и постоянно возрастающий объем документов, каждый из которых составляет договор, соглашение или договоренность между двумя государствами и таким образом является частью международного права. В противоположность национальному и многостороннему регулированию двустороннее регулирование не предусматривает каких-либо постоянных учреждений или организаций.

Для объяснения структуры двустороннего регулирования в первом разделе настоящей главы приводятся основные типы документов, используемых в двустороннем регулировании международного воздушного транспорта. Во втором разделе дается определение и описание стандартных положений двусторонних соглашений о воздушном транспорте (воздушных сообщениях). В заключительном разделе определяются различные виды двусторонних соглашений по вопросам, непосредственно связанным с воздушным транспортом.

ОСНОВНЫЕ ВИДЫ ДОКУМЕНТОВ

Двустороннее *соглашение о воздушном транспорте или соглашение о воздушных сообщениях*, основной документ, наиболее часто используемый государствами для совместного регулирования их отношений в области международных воздушных перевозок, как правило, состоит из текстовой части (преамбулы, статей, подписей), приложения или приложений, возможных дополнений и любых согласованных поправок. Такое соглашение часто называется теми, кто постоянно занимается регулированием международного воздушного транспорта, просто как "*двустороннее*".

Большинство двусторонних соглашений о воздушном транспорте охватывает только регулярные международные воздушные перевозки, но некоторых из них также регулируются нерегулярные международные воздушные перевозки. *Соглашение о нерегулярных воздушных сообщениях*, или *чартерное соглашение* регулирует нерегулярные или чартерные воздушные перевозки отдельно от регулярных международных воздушных сообщений. *Меморандум о взаимопонимании (МОВ)* является менее официальной формой соглашения, которое, несмотря на меньшую степень официальности, может быть таким же обязательным, как и официальное соглашение, и может охватывать один из двух или оба вида международных воздушных перевозок.

Чикагское соглашение или соглашение чикагского типа представляет собой двустороннее соглашение о международном воздушном транспорте стандартной формы, выработанное на Чикагской конференции 1944 года в качестве временной меры по обмену маршрутами и правами на перевозки до завершения установления многостороннего режима регулирования воздушного транспорта (цель, которая не была достигнута). (Указанный текст можно найти в рекомендации VIII Заключительного акта Чикагской конференции от 7 декабря 1944 года.) Провозная емкость и тарифы не должны были регулироваться в рамках такого режима, поэтому Чикагское соглашение обычно не содержит положений о провозной емкости и тарифах, при этом предполагалось, что их исключение подразумевает отсутствие регулирования этих вопросов любой из сторон. Продолжает действовать относительно небольшое количество соглашений чикагского типа.

Бермудское соглашение между Соединенным Королевством и Соединенными Штатами Америки, подписанное на Бермудских островах 11 февраля 1946 года, явилось компромиссом между защитниками детального регулирования и теми, кто выступал за нерегулирование основных вопросов, таких, как провозная емкость и тарифы, и фактически установило соглашение бермудского типа в качестве стандарта для многих других двусторонних соглашений по воздушному транспорту во всем мире. Однако большинство соглашений, в последующем заключенных между государствами (более половины зарегистрированных в ИКАО двусторонних соглашений), хотя и включали бермудские принципы и терминологию (см. главу 2), также использовали подход к регулированию провозной емкости, основанный на ее заведомом определении. 23 июля 1977 года первоначальное Бермудское соглашение было заменено более сложным и детализированным *Бермудским соглашением II*; таким образом первоначальное соглашение и соглашения, разработанные по его образцу, стали известны как *Бермудское соглашение I* и *Соглашение бермудского типа I* соответственно.

Вскоре после заключения Бермудского соглашения II и последующего начала дерегулирования в Соединенных Штатах Америки в 1978 г. ряд государств заключили соглашения, широко известные как *либерализованные воздушные соглашения*, которые характеризуются более широким доступом к рынку, минимальным регулированием провозной емкости (или полным его отсутствием) и значительно уменьшенным государственным контролем за

ценообразованием авиаперевозчиков. Некоторые соглашения также включают другие либерализованные положения по таким вопросам, как чартерные рейсы, чисто грузовые перевозки и автоматизированные системы бронирования.

С распространением либерализации в 1990-х годах и возвращаясь к идее, впервые возникшей в 1942 году, а затем в ходе Чикагской конференции и после нее, некоторые государства-партнеры заключили так называемые *соглашения об "открытом небе"*, вид соглашения, которое, несмотря на отсутствие единства в его определении между различными его сторонниками, создает режим регулирования, который основывается главным образом на устойчивой рыночной конкуренции для достижения поставленным им целей в воздушных сообщениях, и полностью или в значительной степени свободно от изначального государственного регулирования прав доступа, пролетной емкости и ценообразования, и в то же время имеет необходимые гарантии сохранения минимального регулирования, требуемого для достижения целей соглашения.

В целях облегчения и помощи государствам в их форме регулирования и адаптации ИКАО разработала для возможного использования государствами два *типовых соглашения о воздушных сообщениях (ТСВС)*: одно для двустороннего контекста, а второе для региональных и многосторонних отношений; каждое включает положения по традиционному, переходному и наиболее либеральному подходам, включая варианты формулировок, к различных элементам в соглашениях о воздушных сообщениях соответствующего типа. Прилагаются пояснительные примечания по использованию соответствующих вариантов или альтернативных подходов. Типовые соглашения можно найти в Doc 9587 "Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта".

**СТАНДАРТНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ
ДВУСТОРОННИХ СОГЛАШЕНИЙ
О ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ
(ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЯХ)**

Хотя двусторонние соглашения о воздушном транспорте и соглашения о воздушных сообщениях, число которых достигает тысяч, обычно содержат характерные черты конкретного типа соглашения, каждое из них является уникальным. Тем не менее, в этих соглашениях обычно содержатся многие общие виды необходимых положений, большинство которых, не являясь идентичными, имеют одинаковую цель. Эти общераспространенные положения описываются в нижеследующих пунктах.

В преамбуле, которая является вступительной частью соглашения, указываются договаривающиеся стороны, или просто стороны (два участвующих правительства), излагаются причины их вступления в данное соглашение и заявляется, что они согласились с тем, что будет составлять содержание последующих частей соглашения.

Статьей является основной подраздел соглашения, который обычно имеет последовательную нумерацию и может иметь или не иметь заголовок; может в некоторых случаях охватывать несколько таких подразделов, взятых вместе, когда они касаются аспектов одного и того же предмета (таких, как объемы перевозок или тарифы); и в последнем случае является идентичной по своему значению пункту двустороннего соглашения (хотя пункт также является подразделом статьи).

Статья об определениях, часто являющаяся первой статьей соглашения, устанавливает в целях данного соглашения значения терминов, используемых в тексте, обычно терминов, используемых многократно.

Статья о предоставлении прав выражает основную цель указанного соглашения, а именно, предоставление каждой договаривающейся стороной другой договаривающейся стороне прав, указанных в этой статье или в любом другом месте, например в расписании (расписаниях) маршрутов, для осуществления согласованных воздушных перевозок.

Статья о справедливых и равных возможностях (или некоторые другие ее варианты, такие, как "справедливые и равноправные" или "справедливые") устанавливает общий принцип, на который каждая сторона соглашения может опираться при устранении дискриминации или несправедливой конкурентной практики, отрицательно воздействующей на ее назначенного перевозчика (перевозчиков). Альтернативно данный принцип может быть изложен в пункте статьи о пролетной емкости или в каком-либо другом месте соглашения. Данная статья иногда может быть расширена для учета специальных интересов другой стороны и ее авиаперевозчика (перевозчиков). Такая предусматриваемая возможность предоставляется назначенному перевозчику (перевозчикам) каждой стороны и может быть указана как "для обеспечения конкуренции" или "для обеспечения эксплуатации".

Статья о назначении и разрешении предоставляет право назначать авиаперевозчика или несколько авиаперевозчиков для осуществления согласованных перевозок и устанавливает ограничения, в соответствии с которыми другая сторона может отказать такому перевозчику (перевозчикам) в разрешении на эксплуатацию. Условиями отказа в (включая отзыв) разрешении на эксплуатацию, как правило, являются отсутствие реального права собственности и эффективного контроля у назначающей стороны или ее граждан, и/или недостаточная готовность соблюдать законодательство и нормы принимающей стороны, и/или невозможность обеспечить соответствие стандартам летной годности. В некоторых последних соглашениях используется альтернатива типовому требованию в отношении права собственности и контроля, разрешающая принятие назначенной авиакомпании, которая зарегистрирована в качестве юридического лица и имеет основное место своей деятельности на территории назначающего государства.

Статья об отзыве или приостановлении действия разрешения на эксплуатацию предоставляет каждой стороне право отзываться или приостанавливать действие разрешения на эксплуатацию, предоставленного авиаперевозчику другой стороны, если перевозчик больше не удовлетворяет указанному условию, обычно одному из условий, устанавливаемых для выдачи такого разрешения.

В статье о пролетной емкости излагаются согласованные принципы или метод регулирования объема (объемов) перевозок, которые предлагаются или будут предложены в рамках соглашения. ИКАО были разработаны подробные образцы статьи о заранее установленной провозной емкости, статьи об провозной емкости Соглашения бермудского типа I и статьи о свободном определении провозной емкости с целью предоставления инструктивного материала по трем альтернативным подходам к пункту о регулировании провозной емкости, которые можно найти в документе Дос 9587.

В статье о тарифах устанавливаются процедуры по назначению и регулированию цен на согласованных воздушных сообщениях. ИКАО были подробно разработаны образцы статьи о двойном утверждении, статьи о стране происхождения и статьи о двойном отклонении с целью предоставления инструктивного материала по трем альтернативным подходам к пунктам или статьям по регулированию тарифов, которые можно найти в документе Дос 9587, наряду с обсуждением дополнительных альтернативных подходов к тарифному регулированию, например по вопросу "тарифной зоны" и "страны назначения".

Статья о статистике обычно предусматривает обмен данными о перевозках авиакомпаний, относящимися к согласованным сообщениям, либо периодически либо при необходимости регулирования объемов перевозок, оценки маршрутов или для других целей.

В статье о коммерческих операциях или статье о коммерческих возможностях (или статьях) указываются права, предоставляемые назначенному авиаперевозчику (авиаперевозчикам) каждой стороны для осуществления коммерческой деятельности на территории другой стороны. Эти права иногда называются как "права на ведение бизнеса" или "мягкие права" и, как правило, включают создание иностранных представительств авиакомпаний и пределы их укомплектования, продажу в местной или свободно конвертируемой валюте, возможности наземного обслуживания, обмен валюты и перевод средств авиакомпаниями, а в некоторых случаях – корпоративные договоренности авиакомпаний, такие как соглашения о совместном использовании кодов или об аренде. Они также могут охватывать доступ к "окнам" на посадку и взлет в аэропортах и/или использование автоматизированных систем бронирования (АСБ). **Статья об "окнах" в аэропорту и/или статья об автоматизированных системах бронирования** иногда используется для охвата последних двух "мягких прав" отдельно.

"Жесткие права" начали применяться в некоторых случаях в качестве противоположного собирательного термина и включают права на маршрут, перевозки, эксплуатацию и объем перевозок, которые считаются более ценными и стабильными, и поэтому "жесткими". Права на ценообразование иногда включаются то в одну, то в другую категорию. В некоторых соглашениях одно или несколько "прав на осуществление бизнеса", указанных выше, выделяются в отдельные статьи.

Статья о честной конкуренции – относительно новое включение в ряд последних двусторонних соглашений, особенно либеральных, – закладывает согласованные общие принципы и/или конкретные положения, управляющие конкуренцией при обеспечении воздушных перевозок названными авиакомпаниями сторон.

Статья о летной годности обычно предусматривает взаимное признание сторонами сертификатов летной годности, сертификатов правоспособности и лицензий другой стороны. Данное положение иногда помещают в статью о безопасности, которая также охватывает порядок действий сторон в отношении поддержания стандартов безопасности (например, правила проведения консультаций и требования по корректирующим действиям).

В статье об авиационной безопасности, добавляемой в последние годы во многие двусторонние соглашения по воздушному транспорту, излагается порядок взаимодействия сторон с целью предотвращения или устранения ситуаций, когда используются акты или угрозы незаконного вмешательства в безопасность гражданской авиации. В 1986 году Совет ИКАО принял типовую статью об авиационной безопасности для использования в двусторонних соглашениях Договаривающихся государств (см. Дос 9587).

Статья о таможенных пошлинах и налогах требует от каждой стороны освободить от пошлин, налогов и сборов авиационное топливо, запасные части и материалы, используемые авиаперевозчиком (перевозчиками) другой стороны (см. также документ Дос 8632 "Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта").

Статья о налогах (в отсутствие отдельного соглашения о налогах) освобождает от налогов корпоративную прибыль авиаперевозчика (авиаперевозчиков) другой стороны и может в некоторых случаях распространяться на заработанный доход сотрудников авиаперевозчика (см. также Дос 8632).

В статье о сборах с пользователей излагаются согласованные принципы в отношении сборов за пользование аэропортами и маршрутными аэронавигационными средствами, выделенными авиаперевозчиком (перевозчиками) другой стороны (см. также документ "Политика ИКАО по вопросу сборов за пользование аэропортами и аэронавигационным обслуживанием" (Дос 9082).

В *статье о применении законов* устанавливается, что национальное законодательство одной стороны, связанное с эксплуатацией, навигацией, приемом и вылетом воздушных судов, применяется к авиатранспортчику (авиатранспортчикам) другой стороны.

В *статье о консультациях* излагаются согласованные процедуры проведения консультаций между сторонами или их авиационными органами (часто с указанием требуемого времени для консультации), и в нее может включаться **пункт о поправках** (иногда отдельная **статья о поправках**), который устанавливает процедуру внесения поправок или изменений в соглашение.

В *статье об урегулировании споров* излагаются согласованные меры по решению спорных вопросов между сторонами. Такие меры обычно включают консультации и иногда арбитраж.

В *статье о прекращении действия* или *статье о денонсации* указывается, каким образом сторона может прекратить выполнение своих обязательств по соглашению, обычно по прошествии одного года после получения другой стороной официального уведомления об этом. В некоторых соглашениях предусматривается более короткий период уведомления, например, шесть месяцев, или в исключительных случаях разрешается денонсация или прекращение действия только некоторых частей соглашения.

В *статье о многостороннем соглашении* предусматривается, что если какое-либо многостороннее соглашение, принятое обеими сторонами по какому-либо вопросу, охватываемому данным соглашением, вступает в силу, то в данное соглашение будут внесены изменения с целью приведения его в соответствие с положениями многостороннего соглашения.

В *статье о регистрации* повторяется обязательство договаривающихся сторон (когда обе являются Договаривающимися государствами ИКАО) зарегистрировать соглашение в ИКАО, как это предусмотрено статьями 81 и 83 Чикагской конвенции.

В *статье о вступлении в силу* устанавливается, каким образом и когда соглашение вступит в силу, обычно после завершения обмена дипломатическими нотами. Статья может предусматривать условное введение в действие и может предусматривать или не предусматривать процесс ратификации одной или обеими сторонами.

В *положениях о подписании* в конце соглашения указываются дата и место подписи, а также версии на других языках. Хотя в большинстве соглашений, составленных на нескольких языках, предусматривается, что каждая версия является в равной степени аутентичной, в таких соглашениях может предусматриваться, что в случае противоречия между языковыми версиями преимущественную силу будет иметь текст на одном из указанных языков.

В соглашении может содержаться одно или несколько **приложений** – дополнений, обычно рассматриваемых как часть соглашения, в которых, как правило, излагаются права на маршруты, перевозки и эксплуатацию, но также могут отдельно охватываться другие вопросы (например, объемы перевозок, чартерные рейсы). Вопросами для включения в приложение обычно являются вопросы, которые в противоположность статьям основного соглашения могут время от времени подвергаться изменению указанными сторонами или их авиационными органами с учетом изменяющихся обстоятельств. Приложение может обычно подвергаться изменению более часто, чем статья соглашения, в частности, если официальная ратификация поправки к статье предусматривается законодательством какой-либо стороны. Наиболее распространенным видом приложения является **приложение о маршрутах**, которое содержит **график (графики) маршрутов** или **описание маршрутов**, по которым назначенная авиакомпания (авиакомпании) каждой стороны могут осуществлять согласованные перевозки, а также условия или ограничения, применяемые к некоторым или всем маршрутам.

В целях облегчения и оказания помощи государствам в их либерализации регулирования ИКАО разработала всеобъемлющее двустороннее соглашение о воздушных сообщениях, которое имеет все статьи, обычно включаемые в двустороннее соглашение о воздушных сообщениях ("*Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта*" (Doc 9587)).

Протокол представляет собой дополнение к соглашению, которое уточняет, дополняет или в некоторых случаях изменяет его. **Обмен письмами** или серия таких обменов дополняет соглашение или договоренность, обычно путем изложения в первом письме заявления одной стороны по поводу какого-либо конкретного действия, толкования, политики, дополнительной договоренности и т. д. и в ответном письме – согласия или признания другой стороны.

**ВИДЫ ДВУСТОРОННИХ
СОГЛАШЕНИЙ ПО ВОПРОСАМ,
НЕПОСРЕДСТВЕННО ОТНОСЯЩИМСЯ
К ВОЗДУШНОМУ ТРАНСПОРТУ**

В дополнение к двусторонним соглашениям о воздушном транспорте государства заключают некоторые другие типы двусторонних соглашений по вопросам, непосредственно относящимся к воздушному транспорту.

Соглашением об устранении двойного налогообложения услуг по воздушным сообщениям является соглашение о невзимании налогов с корпоративной прибыли авиакомпании другой стороны и, в некоторых случаях, с доходов служащих авиакомпании другой стороны. Альтернативно, два государства могут заключить более общее соглашение о налогообложении, которое устраняет необходимость в соглашении о налогообложении воздушных перевозок.

Соглашением о предварительной очистке является соглашение, разрешающее осуществлять на территории другого государства некоторые или все формальности въезда каждой стороны или только одной стороны (например, таможенные, иммиграционные, карантинные и санитарные).

Соглашением о визах для экипажей авиакомпаний является соглашение, которое упрощает въезд членов экипажей авиакомпании одной стороны на территорию другой стороны, часто путем отмены требования наличия визы или путем предоставления многократной визы. Некоторые государства могут применять такой режим к персоналу авиакомпании другого государства, постоянно находящийся на их территории.

Соглашения о сертификатах летной годности, соглашения о связи, соглашения о пошлинах на топливо (в настоящее время довольно редки, предмет обычно включается в соглашения о воздушном транспорте), соглашения о метеорологии и соглашения о поиске и спасении охватывают предметы, на которые указывают их названия, и могут также заключаться лицами, которые ведут переговоры о соглашениях о воздушных сообщениях.

Соглашение об авиационной безопасности служит той же цели, что и статья об авиационной безопасности при отсутствии всеобъемлющего соглашения о воздушном транспорте или соглашения о воздушных сообщениях.

Глава 2.3

КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ПРОЦЕССА И СТРУКТУРЫ ДВУСТОРОННЕГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

В данной главе обсуждается пять ключевых вопросов процесса и структуры двустороннего регулирования:

- 1) уравнивание выгод в условиях либерализации;
- 2) недостатки структуры двустороннего регулирования, например, отсутствие прозрачности и несовершенство механизмов по урегулированию споров;
- 3) двусторонние отношения с участием групп государств;
- 4) применение закона о конкуренции к воздушному транспорту; и
- 5) результаты государственной помощи/субсидирования.

Практика применения двусторонних соглашений и договоренностей по регулированию международных коммерческих авиаперевозок является нейтральной по своему содержанию, а именно: режим регулирования может варьироваться от детального государственного регулирования тарифов, провозной емкости и маршрутов до такого регулирования, когда двусторонние партнеры разрешают своим авиакомпаниям пользоваться широкой свободой в обслуживании рынка по своему усмотрению. Таким образом, вопрос заключается не в том, являются ли двусторонние соглашения по своему характеру ограничительными или либеральными, а в том, желают или не желают государства продолжать использовать такие соглашения (если да, то каким образом) для удовлетворения их потребности в участии в более конкурентоспособной международной системе воздушного транспорта, для которой характерны новые коммерческие и рыночные инициативы авиаперевозчиков.

УРАВНОВЕШИВАНИЕ ВЫГОД В УСЛОВИЯХ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ

Государства постоянно используют процесс двустороннего регулирования для создания структур двустороннего регулирования с целью получения многочисленных выгод, которых они добиваются. Таким образом, процесс переговоров обязательно имеет целью получение таких выгод, а

структуры, являющиеся его результатом (например, соглашения о воздушном транспорте) обязательно разрабатываются для обеспечения таких выгод. По завершении процесса переговоров каждая сторона в отдельности убеждается, что было достигнуто равновесие выгод (или неравновесие в ее пользу).

Хотя при двустороннем обмене правами многие государства придерживаются общего принципа "справедливой и равной возможности", на практике традиционные двусторонние соглашения о воздушных сообщениях основаны часто на принципе баланса измеримых выгод (объема перевозок или прибыли, реальных и прогнозируемых), получаемых соответствующими авиаперевозчиками каждого государства. Таким образом, доступ к рынку предоставляется (или ограничивается) с целью получения для таких авиаперевозчиков приблизительного равенства результатов перевозок между двумя государствами (подход на основе "проникновения"). Однако многие другие двусторонние соглашения о воздушных сообщениях основаны на балансе возможностей или равного доступа к рынкам в каждом государстве, без ожидания того, что авиаперевозчики соответствующих государств должны достигнуть или могут достичь количественного баланса результатов (подход на основе "доступа").

Двустороннее регулирование международного воздушного транспорта характеризуется гибкостью в согласовании политик широкого круга государств различных размеров и на различных стадиях экономического развития, имеющих авиаперевозчиков различной силы и возможностей. Государства часто полагаются на двусторонние соглашения о воздушных сообщениях с целью продвижения и/или защиты международных авиаперевозок своих национальных авиаперевозчиков. Следовательно, участие государства в международной системе воздушного транспорта измеряется в основном коммерческими операциями его национального перевозчика (перевозчиков).

Прослеживаемая среди международных авиаперевозчиков тенденция к обеспечению себе максимального выхода и проникновения на мировой и региональный рынки через создание форм совместной коммерческой деятельности (например, пулов и интерлайнинга) с другими международными перевозчиками всегда имела место, однако в настоящее время принимает новые формы (совместные

предприятия, совместное использование кодов, альянсы, слияния, фразчайзинг), что имеет определенные последствия для процесса и структуры двустороннего регулирования.

Последствия такого развития для процесса двустороннего регулирования следующие:

- Там, где авиаперевозчики, участвующие в совместных договоренностях, например о совместном использовании кодов, имеют широкий доступ к рынку в третьих странах, они могут в значительной степени влиять на потоки перевозок в эти государства и из них. Это может требовать от одного из государств или обоих государств-партнеров проведения консультаций и переговоров со значительным числом третьих государств с целью получения необходимых разрешений для совместной деятельности, осуществляемой в их юрисдикции.
- Ведение переговоров о двустороннем балансе выгод становится все более трудным в тех случаях, когда значительная часть выгод исходит от третьих государств и когда выгоды должны быть разделены между авиаперевозчиками, участвующими, например, в совместном предприятии. В будущем у переговорщиков могут возникнуть трудности при определении, от имени какого авиаперевозчика (авиаперевозчиков) они ведут переговоры, например в тех случаях, когда иностранным авиаперевозчиком сделаны значительные капиталовложения в национального авиаперевозчика.
- Все более трудным становится определить в количественном выражении стоимость выгод, когда несколько международных авиаперевозчиков участвуют, например, в мероприятиях по совместному маркетингу.

Последствия такого развития для структуры двустороннего регулирования следующие:

- Некоторые виды совместной деятельности, например, касающиеся грузовых авиаперевозок, могут рассматриваться в качестве попыток обхода ограничений, предусматриваемых двусторонними соглашениями о воздушных перевозках, и тем самым фактически являться осуществлением деятельности вне рамок двустороннего соглашения.
- Другие виды совместной деятельности, например совместное использование кодов, могут в случаях запрещаться на одних маршрутах и разрешаться на других ввиду непоследовательного применения или определения прав на перевозки, предусматриваемых в соответствующих двусторонних соглашениях, затрагивающих третьи страны.
- Крупные капиталовложения иностранных авиаперевозчиков в национальных перевозчиков могут подрывать концепцию двустороннего уравнивания выгод, базирующуюся на принадлежащих государству и контролируемых им авиакомпаниях.

Рост количества двусторонних соглашений о воздушных перевозках сам по себе имеет тенденцию к подрыву традиционной концепции уравнивания выгод авиаперевозчиков двух стран. По мере распространения двусторонних соглашений о воздушных перевозках появляется все больше и больше возможностей для авиаперевозчиков третьих стран косвенно обслуживать пары городов по двустороннему соглашению через свою территорию. Рост возможностей перевозок в рамках так называемой "шестой свободы" может быть усилен авиаперевозчиками за счет использования системы узловых и вспомогательных аэропортов внутри своих государств. По мере возрастания объема перевозок между парами городов государств-партнеров по двусторонним соглашениям через третьи страны, все труднее становится оценить поток перевозок по двустороннему соглашению, которые имеют свои истинные пункты отправления и назначения в двух государствах – партнерах по двустороннему соглашению.

Адаптация двусторонних соглашений о воздушных сообщениях к новым формам совместной деятельности международных авиаперевозчиков может потребовать применения новых критериев для определения двустороннего баланса выгод. Такие критерии могут, например, включать оценку баланса с точки зрения международных воздушных сообщений как таковых (независимо от того, какой авиаперевозчик осуществляет их) или с точки зрения предоставления одинакового доступа к рынку в обеих странах для всех назначенных авиаперевозчиков (без необходимости, например, уравнивать возможности в смысле равного количества пунктов перевозок для назначенных авиаперевозчиков соответствующих государств). В настоящее время в некоторых случаях государства считают выгоды роста авиационного туризма и/или экспорта достаточно важными для оправдания исключений из принципа двустороннего баланса выгод, оцениваемого по результатам соответствующих назначенных авиаперевозчиков.

Применение вышеуказанных критериев может решить проблему уравнивания выгод или значительно исправить положение. Однако в некоторых случаях это не устранит необходимость иметь дело со значительным числом третьих государств, которые затрагиваются совместной деятельностью, санкционированной в двустороннем порядке. Такое положение можно было бы в некоторой степени смягчить, если бы государства согласились на стандартные определения терминов, которые отражают права, которые авиаперевозчики стремятся получить за счет совместных договоренностей. Например, если бы значительное число государств согласилось с тем, что термин "права на перевозки" включает право на совместное использование кодов или соглашения о блокировании мест для обслуживания рынка, это уменьшило бы необходимость в двусторонних договоренностях со всеми государствами, затронутыми совместной деятельностью авиаперевозчиков.

**НЕДОСТАТКИ СТРУКТУРЫ
ДВУСТОРОННЕГО РЕГУЛИРОВАНИЯ**

Одним из недостатков структуры двустороннего регулирования является отсутствие прозрачности, т. е. открытости соглашений и договоренностей и их доступности для государств, не являющихся сторонами по соглашению, и частных лиц, интересующихся их содержанием. Хотя в соответствии со статьями 81 и 83 Чикагской конвенции государства должны представлять все авиационные соглашения в ИКАО, где они открыты для просмотра, некоторые соглашения, особенно дополнительные соглашения, такие как меморандумы о взаимопонимании, являются конфиденциальными и не подаются в ИКАО, другие соглашения подаются с многолетней задержкой, а некоторые соглашения не представляются ни одной из сторон.

Полное выполнение требования Чикагской конвенции о представлении всех соглашений в ИКАО могло бы значительно повысить столь недостающую прозрачность. Одним из способов исправить ситуацию является выполнение рекомендации ИКАО о включении в двустороннее соглашение положения, в котором четко указывалась бы сторона (например, сторона места подписания соглашения), отвечающая на регистрацию соглашения после его подписания или вступления в силу (см. Дос 9587).

Вторым и, пожалуй, наиболее серьезным недостатком является неполноценность механизмов урегулирования спорных вопросов, содержащихся в двусторонних соглашениях о воздушном транспорте. Обычно в этих соглашениях предусматриваются механизм консультаций, арбитражные процедуры и положение о прекращении действия соглашения. Проблем не существует, если при возникновении разногласий заинтересованные стороны решают их в короткие сроки с помощью процедур неофициальных или официальных консультаций. Однако если в процессе консультаций стороны зашли в тупик, у них есть единственный выбор:

- повторно провести консультации с вероятностью того, что позиции не изменятся и дополнительные консультации окажутся безуспешными; и/или
- прибегнуть к арбитражу, т. е. процессу настолько дорогостоящему и длительному, что он используется исключительно редко при регулировании вопросов воздушного транспорта; и/или
- предпринять односторонние действия, которые всего вероятней другая сторона сочтет нарушением соглашения и основанием для аналогичных действий со своей стороны; и/или
- направить уведомление о прекращении действия соглашения (как правило, уведомление должно быть выслано за один год до прекращения действия соглашения), и после прекращения действия соглашения попытаться решить проблему на основе принципов вежливости и взаимности.

Этот недостаток, по-видимому, можно устранить с помощью беспристрастных экспертов (действующих в качестве частного лица или группы), предпочтительно независимо выбранных, в соответствии с правилами и процедурами, разработанными для быстрого решения спорного вопроса при минимальных затратах. Исходя из этой концепции ИКАО разработала механизма посредничества, в форме стандартной статьи, для факультативного использования государствами дополнительно или в ходе обычных консультаций и арбитражного разбирательства между сторонами (см. Дос 9587).

Третий и значительный недостаток вытекает из особого характера указанной структуры. Хотя использование двусторонних соглашений о воздушных сообщениях позволяет государствам учитывать различные обстоятельства и положение сторон, оно также создает широкое разнообразие толкования некоторых ключевых вопросов, таких, как права на перевозки, провозная емкость и тарифы. Таким образом, каждое двустороннее соглашение о воздушном транспорте, как правило, в некоторой степени уникально по своей природе и может быть успешно претворено в жизнь только с учетом его конкретных обстоятельств, а не за счет ссылки на стандартную терминологию. Например, соглашение может:

- включать стандартный формат преамбулы, статей и одного или нескольких приложений, однако при этом иметь свой собственный порядок статей, предметы статей, размещение согласованных элементов, структуру приложений и т. д.; и/или
- смешивать стандартные тексты о провозной емкости и регулировании цен, но иметь отклонения или непоследовательности (например, включение так называемых "бермудских принципов" по регулированию провозной емкости, в то же время предполагая или допуская предопределение провозной емкости); и/или
- предназначаться для использования в качестве стандартной формы или типового текста государства, и при этом иметь различные отклонения, затребованные государством-партнером, которые отражают достигнутые компромиссы.

Четвертым недостатком, который может создавать значительные проблемы при осуществлении полетов через территории нескольких стран, является трудность получения и сохранения необходимой последовательности в описании маршрутов в каждом из заключенных соглашений. Например, при эксплуатации маршрута большой протяженности, на котором предусматриваются остановки в нескольких государствах, авиаперевозчик, как правило, считает полезным и необходимым иметь возможность принимать на борт и высаживать (выгружать) пассажиров и груз в каждом месте остановки. Это потребует от государства, назначающего данного авиаперевозчика, получить соответствующие права от каждого государства, где осуществляется остановка, на что может потребоваться необычно длительное время или что может оказаться невозможным. Однако, при существующей тенденции к либера-

лизации, такое положение можно исправить, если заинтересованные государства подпишут либеральные соглашения (например, об открытом небе), предусматривающие более открытый доступ к рынку и права на маршрут.

Пятым недостатком является отсутствие стандартных определений терминов, т. е. терминология, используемая в различных двусторонних соглашениях, может существенно различаться в разных государствах, а определения даже могут противоречить друг другу (например, пятая и "шестая" свободы).

Одним из способов смягчения или преодоления этих недостатков будет дальнейшее расширение практики использования "типовых статей" (например, статей, разработанных ИКАО) в дополнение к определенной стандартной терминологии, взятой из Чикагской конвенции. Второй способ может заключаться в создании многостороннего структурного соглашения, состоящего из стандартизированных статей или положений об относительно непротиворечивых темах, которые будут служить в качестве "зонтика" для двусторонних соглашений, содержащих положения по щепетильным вопросам, таким, как согласование доступа к рынку и провозная емкость, а также регулирование ценообразования. Третий способ может заключаться в разработке хорошего проекта текста одностороннего или многостороннего соглашения. Однако его структура должна обеспечивать адекватное признание различий между конкретными двусторонними отношениями, которые в настоящее время отражаются в специальном характере двусторонних соглашений. В этой связи типовые соглашения о воздушных перевозках, недавно разработанные ИКАО (Doc 9587), могли бы оказаться полезным инструментом в процессе стандартизации.

ДВУСТОРОННИЕ ОТНОШЕНИЯ С УЧАСТИЕМ ГРУПП ГОСУДАРСТВ

С повышением роли регионов, которое иногда сопровождается объединением экономик, а также расширением межправительственных связей соответствующих государств возникает вопрос о том, следует ли другим государствам – членам группы (например, экономического союза) или самому региональному органу участвовать в экстрарегиональных двусторонних отношениях отдельных государств-членов в области воздушного транспорта, и если да, то каким образом. Каждый уровень такого участия по возрастанию имеет свой комплекс вопросов.

Первый уровень участия стороны, не являющейся участником (двусторонних отношений между государством-членом региональной группы и экстрарегиональным государством), может иметь место, когда такое государство-член группы проводит консультации и/или согласует деятельность с другим или другими государствами-членами группы. Такие консультации и/или координация могут:

- помочь стандартизировать экстрарегиональные двусторонние соглашения государств-членов группы;

- смягчить возможные проблемы других государств-членов в отношении того, что результаты консультаций и переговоров могут нанести ущерб их интересам;
- продлить и/или осложнить консультации или переговоры; и
- создать трудности в достижении соглашения, поскольку затрагиваются интересы не участвующей стороны.

Вторым уровнем участия может быть физическое присутствие на двусторонних консультациях или переговорах представителя или представителей других государств-членов группы или представителя группы в качестве наблюдателя. Соображения, учитываемые обеими сторонами двусторонней встречи, следующие:

- какие будут выгоды или недостатки;
- согласится ли сторона – не член группы на присутствие таких наблюдателей;
- как будет определена роль наблюдателя не участвующей стороны; и
- какие не участвующие государства будут представлены, при условии, что интересы, не представленных сторон, будут надлежащим образом представлены или не будут ущемлены в ходе переговоров.

Следует обратить внимание, что выше высказанные соображения не существуют на совместных двусторонних переговорах, когда один из членов региональной группы надлежащим образом уполномочен вести переговоры от имени всех членов группы.

Третьим уровнем участия может быть фактическое проведение двусторонних консультаций или переговоров представителем региональной группы от имени стороны-члена группы. Такое участие может затронуть проблемы, касающиеся:

- приемлемости для экстрарегиональной стороны иметь дело с не участвующим переговорщиком;
- потенциального неудобства со стороны государства-члена группы быть представленным ненациональным переговорщиком;
- возможного сомнения со стороны экстрарегиональной стороны в отношении возможности и желания стороны, представляющей государство-члена группы, полностью выполнять условия достигнутого соглашения.

Следует отметить, что вышеуказанные проблемы не будут возникать при совместных двусторонних переговорах со сторонами государства члена группы, с одной стороны, и экстрарегиональной стороной, с другой стороны.

Четвертым уровнем участия может быть проведение двусторонних консультаций или переговоров представителем региональной группы, где две подписывающие стороны являются (или будут) экстрарегиональным государст-

вом и региональной группой, выступающей в качестве одного юридического лица. Такие возможные консультации или переговоры:

- могут, в силу статуса региональной группы, восприниматься как имеющие более весомый рычаг воздействия по сравнению с государствами-членами, действующими в одиночку;
- могут восприниматься третьими государствами, в частности развивающимися странами, как создающие угрозу;
- могут проводиться только надгосударственной структурой, которая может оказывать влияние на другие государства-члены, достаточное для обеспечения того, что принятые решения будут выполнены; и
- могут привести к соглашению, которое может восприниматься членами группы как более выгодное (или как ущербное) для одного из государств-членов по сравнению с другим.

Следует отметить, что региональный орган, который не имеет юридической и организационной структуры надгосударственного образования, и таким образом не может выступать обязательной подписывающей стороной, тем не менее может проводить совместные двусторонние переговоры, т. е. переговоры на третьем уровне участия.

Заключительным соображением является то, что хотя консультации или переговоры на вышеуказанных уровнях являются или считаются или могут считаться как многосторонние, они все являются двусторонними или совместными двусторонними, а не многосторонними по своему характеру. Различия заключаются в том, что:

- многосторонние консультации/переговоры/ соглашения имеют дело с обязательными отношениями каждой стороны с каждой другой стороной или со всеми другими сторонами как коллективом, в то время как на каждом из вышеуказанных уровнях стороны-государства, являющихся членами региональной группы, поддерживают отдельно регулируемые отношения друг с другом; и
- отношения на каждом из вышеуказанных уровней являются отношениями только с одной третьей стороной; поэтому выход такой стороны из соглашения будет означать его прекращение (как это имеет место в любом другом двустороннем соглашении в противоположность многостороннему соглашению, которое обычно продолжает действовать после денонсации какой-либо одной стороной).

**ПРИМЕНЕНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА
О КОНКУРЕНЦИИ К ВОЗДУШНОМУ
ТРАНСПОРТУ**

Международный воздушный транспорт представляет собой коммерческую деятельность, в отношении которой среди государств существуют весьма противоположные

мнения по поводу желательного уровня защиты, конкуренции и отраслевого сотрудничества. До начал 1990-х годов государства, индивидуально и коллективно, как правило, либо не применяли национальное законодательство к международному воздушному транспорту или исключала его из-под действия таких законов, иногда с определенными условиями, предназначенными для смягчения последствий воспринимаемого курса на подавление конкуренции. Поэтому соглашения о воздушном транспорте не содержали статей, которые специально имели дело с применением законодательства о конкуренции, хотя ряд соглашений все содержали определенные принципы конкуренции и обязательства по исключению нечестной или хищной практики.

С тех пор при растущей глобализации и повсеместном внедрении рыночной экономики наметился заметный прогресс в принятии законов о конкуренции государствами с постепенным распространением этого явления от развитых экономик на другие части мира. К 2003 г. приблизительно 90 государств имели законы о конкуренции определенного вида. По мере того, как либерализация прогрессировала и охватывала все больше государств, традиционные принципы гарантирования справедливой конкуренции постепенно заменялись применением законов о конкуренции, в частности в случаях, когда государства соглашались на открытую систему конкуренции.

В последние годы применение такого законодательства в отношении воздушного транспорта стало не только более частым, но и стало охватывать все большее и большее число вопросов, начиная с неподсудности по антимонопольному законодательству, слияний и союзов, злоупотребления господствующим положением, демпинга объема перевозок и грабительских цен, продаж и маркетинга, и кончая аэропортовыми сборами и пошлинами, гарантий государственной помощи и кредитов.

Главной проблемой, стоящей перед органами, занимающимися регулированием воздушного транспорта, является вопрос о том, как определить и разграничить обычную и антиконкурентную практики. Хотя на национальном и международном уровнях продолжают попытки разработать руководящие документы по конкуренции, все больше и больше упор делается на анализе и разработке стандартов через прецедентный подход. Для решения этого вопроса ИКАО разработала, в составе гарантийного механизма в форме стандартной статьи, ориентировочный список возможных антиконкурентных практик, который государства могут использовать при выявлении неприемлемого поведения на рынке или при рассмотрении соответствующей меры регулирования (см. Doc 9587).

Одна из возможных проблем, связанных с применением национального законодательства по конкуренции заключается в различающихся, порою даже противоречивых режимах, применяемых государствами (например, норм, касающихся слияний и союзов, отказа в посадке на борт судна). Это может вызывать большие проблемы для авиакомпаний, занимающихся международными воздушными пе-

реводчиками, когда им приходится иметь дело с разными правилами в разных государствах. Хотя на международном уровне делались неоднократные попытки согласовать режимы конкуренции, глобального консенсуса оказалось трудно достичь из-за различных правовых систем и различия в их охвате и содержании. Поэтому важно, чтобы государства, сталкивающиеся с вопросами конкуренции, затрагивающими иностранных авиаперевозчиков, уделяли должное внимание проблемам других заинтересованных стран и воздерживались от принятия односторонних действий.

Экстерриториальное применение национального законодательства о конкуренции могло бы также сорвать некоторые совместные договоренности авиакомпаний (например, о интерлайнинге, координации тарифов, которые считаются многими как необходимые для эффективности, регулярности и жизнеспособности международного воздушного транспорта. В тех случаях, когда к таким соглашениям применяются антимонопольные законы или законы о конкуренции, государства часто предоставляют иммунитет или освобождение, иногда на определенных условиях, чтобы обеспечить сотрудничество между компаниями, когда это выгодно пользователям и авиаперевозчикам.

Что касается споров, которые могут возникнуть при применении национального законодательства о конкуренции или различных гарантийных мер, государства обычно полагаются на процедуры консультаций, предусмотренные в соответствующих соглашениях о воздушных перевозках. В этой связи, ИКАО также разработала ряд конкретных руководящих документов для государств и стандартную статью для соглашений о воздушных перевозках с целью предотвращения или разрешения конфликтов между государствами по поводу применения национального законодательства о конкуренции (см. Doc 9587).

Хотя подходы национальных и региональных организаций к законам о конкуренции продолжали различаться, государствами, в частности промышленно развитыми государствами, был заключен целый ряд двусторонних соглашений по сотрудничеству в области обеспечения соблюдения антимонопольного законодательства. Эти соглашения оказались полезными при решении вопросов, касающихся картелей и слияний/союзов. В то же время было признано, что с помощью одного сотрудничества в области обеспечения выполнения законодательства нельзя решить некоторые существенные вопросы процедурных и существенных различий в антимонопольных режимах, и что эти проблемы различий необходимо решать.

ПОСЛЕДСТВИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОМОЩИ И СУБСИДИРОВАНИЯ

В отличие от других коммерческих секторов участие является ожидаемым результатом в международной гражданской авиации. Эта берет свое начало в статье 44 Чикагской конвенции, которая поручает ИКАО, в качестве цели Организации, "обеспечить, чтобы права государств-участников полностью соблюдались и чтобы каждое госу-

дарство-участник имело справедливую возможность осуществлять перевозки по международным авиалиниям"

Способность авиакомпании поддерживать свои операции и продолжать участвовать в международных воздушных перевозках зависит не только от соответствующих базовых затрат на производство и эффективности производства, реализуемых в разных рыночных условиях, но также часто от поддержки государства в различной прямой, непрямой и имплицитной форме.

Государственная помощь/субсидии авиаперевозчикам со стороны правительств всегда существовали с самого начала коммерческого воздушного транспорта. Они предоставлялись на всех стадиях национального развития или развития авиации и принимали самые разнообразные формы.

На двустороннем уровне государственная помощь также фактически было обычным делом, так как двусторонняя система воздушного транспорта сама условно обеспечивала немонетарную форму имплицитной помощи национальным авиаперевозчикам на своих собственных рынках путем ограничения конкуренции. Либеральные соглашения о воздушных перевозках, заключенные в последние годы, значительно сократили или ликвидировали такую имплицитную помощь государства на некоторых рынках.

Цели государственной помощи варьируются, но что касается международной арены, часто имеют целью поддержание участия национальных авиаперевозчиков на нужных рынках воздушного транспорта и обеспечить непрерывность воздушных перевозок на их территорию и с их территории. Развивающиеся страны, в частности, обеспокоены чрезмерной зависимостью от иностранных перевозчиков в обеспечении международных воздушных перевозок, особенно в трудные времена, когда для перевозок могут быть неблагоприятные последствия. Некоторые государства также рассматривают выживание своих собственных авиаперевозчиков в качестве определенного средства обеспечения эффективной гарантии перевозок.

Однако государственная помощь/субсидии, которые предоставляются национальным авиаперевозчикам в виде финансовой поддержки, которая недоступна для конкурентов на тех же рынках, могут привести к искажению торговли международными воздушными перевозками и могут представлять собой несправедливую конкурентную практику или ее поддержку.

Например, национальный авиаперевозчик, который получает топливную субсидию для всех международных рейсов, пользовался бы предположительно несправедливым преимуществом в конкуренции на всех международных рынках, на которых он конкурирует прямо или на основе интерлайнинга. Если национальный авиаперевозчик использует свою топливную субсидию, чтобы постоянно снижать свой тариф на маршрутах, на которых является основным конкурентом, то это негативно скажется на авиаперевозчиках-конкурентах.

Существует ряд различных государственных пособий/субсидий, которые могут исказить конкуренцию. В

форме финансовой помощи национальным авиаперевозчикам к ним относятся, среди прочего,

- предоставление государственных средств для целей покрытия операционных расходов, предотвращения несостоятельности, финансирования реструктуризации или расширения.
- частичное или полное погашение задолженности авиаперевозчика перед правительством;
- гарантирование кредитов;
- предоставление "мягких" кредитов (то есть. под проценты ниже рыночных и под недостаточное обеспечение); и
- принятие не себя задолженности авиаперевозчика перед третьими сторонами.

Другая государственная помощь/субсидии могут принимать не такую прямую форму, однако при этом обеспечивать авиаперевозчику финансовую помощь. К ним относятся:

- преференциальный налоговый режим;
- финансирование пособий по безработице рабочим национальной авиакомпании, услуги которой объявлены лишними;
- меры в рамках законодательства о банкротстве, которые, после объявления о несостоятельности, предусматривают предоставление юридического освобождения от некоторых финансовых обязательств на продолжительные сроки с целью дать возможность авиаперевозчику продолжить операции и попытаться провести реорганизацию; и
- меры по перекрестному субсидированию, например, более высокие аэропортовые сборы для международных рейсов по сравнению с внутренними, тем самым создавая преимущества для национальных перевозчиков, которые совершают обе типов полетов.

Все вышеперечисленные виды государственной помощи/субсидирования могут дать возможность получающему их авиаперевозчику предпринять действия противодействия конкуренции, например обеспечить весьма высокий объем перевозок и хищническую ценовую политику.

Существуют также государственная помощь/субсидии, которые могут негативно и несправедливо повлиять на конкурирующих не национальных авиаперевозчиков. Например, к ним относятся государственные пособия/субсидии прямого характера, такие как оплата национальным авиаперевозчикам издержек на обеспечение безопасности (но не иностранным авиаперевозчикам).

Другие виды государственной помощи/субсидирования могут привести к искажению конкуренции и отрицательно сказаться на конкурирующих международных перевозчиках в результате резервирования некоторых сегментов рынка для национальных авиаперевозчиков. Например, сюда относятся требование, чтобы исходящая международная почта перевозилась только или в основном нацио-

нальным авиаперевозчиком (авиаперевозчиками), и так называемая политика "покупай отечественное", которая требует, чтобы все или почти все воздушные перевозки, оплачиваемые государством, осуществлялись национальным авиаперевозчиком.

Во все более и более ожесточающихся условиях конкуренции большое число авиаперевозчиков, особенно приватизированных компаний, проявляют беспокойство в отношении конкурентов, которые продолжают получать государственную помощь/субсидии. Чтобы свести к минимуму возможные негативные последствия для конкуренции на рынке, в частности, в случае прямой финансовой помощи/субсидирования, некоторые государства (и группы государств) разработали правила о государственной помощи/субсидировании, которые предусматривают соответствие весьма конкретным критериям в том случае, когда не существует лучшей альтернативы.

Основным практическим последствием является трудность количественной оценки полного объема государственной помощи из-за существования различных косвенных и имплицитных мер по оказанию помощи. Только прямую помощь/субсидирование в монетарной форме можно в определенной мере оценить количественно, хотя разная бухгалтерская методика и практика отчетности затрудняют проведение сравнительной их оценки. Кроме того, действия государств, превышающие допустимый уровень помощи, которые могут быть, по определенному мнению, исказить конкуренцию, могут привести к ответным действиям со стороны других государств, если принять во внимание различные подходы к такой помощи.

Легитимность государственной помощи или субсидии зависит от их способности негативно сказаться на конкуренции или исказить ее. Это может случиться, например, если получившему помощь перевозчику представится возможность предложить тариф ниже себестоимости. Однако объективно правильные данные о себестоимости в поддержку утверждения об искажающих последствиях проблематичны. Отнесение издержек на счет конкретной пары городов определяются произвольно. Может существовать множество тарифных скидок и условий. Современная технология управления прибылей и маргинальное ценообразование позволяют продавать несколько мест на рейсе ниже выделенной стоимости, при этом с покрытием маргинальной стоимости заполнения свободного в других случаях места.

Кроме того, очень трудно определить последствия односторонней государственной помощи, предоставленной ряду перевозчиков, чтобы компенсировать из-за потери, понесенные в таких случаях, как закрытие правительством воздушного пространства или аэропорта. Ситуация обостряется в случаях, когда такая финансовая помощь считается иностранными перевозчиками-конкурентами выгодной получающим ее перевозчикам, если она представляет сумму, которая превышает реальные потери, понесенные получившими компенсацию перевозчиками. Действием против конкурентов может также считаться предоставление государством (обычно развитым государством) ее авиа-

компаниям бессрочного страхового покрытия риска войны. Подобным образом искажением конкуренции может быть сочтена государственная помощь в форме несправедливого выделения недостаточного количества окон для посадки и взлета в аэропорту. Опять же любая оценка основывается на ряде предположений и произвольных заключений.

В условиях перехода к либерализации или уже либерализованного рынка могут быть исключительные обстоятельства, когда государственная помощь может принести экономическую и/или социальную выгоду, даже если такая помощь может повлиять на рыночную конкуренцию. Когда речь идет о специальной помощи/субсидировании, финансовая реструктуризация может помочь облегчить процесс перестройки менее эффективных компаний, как это было в Европейском союзе.

Правительственные решения о финансировании реструктуризации авиакомпаний, как правило, принимаются с учетом социальной и политической необходимости спасения национальных авиакомпаний и обеспечения перехода к более эффективной работе с самыми минимальными издержками для тех, кто больше всего затронут, в частности для рабочей силы и кредиторов. Однако без четко определенных условия (включая цели, необходимые временные рамки и долгосрочные планы), а также жестких регуляторных механизмов исполнения, информационной открытости и контроля, финансирование реструктуризации может иметь эффект простой защиты более производительных компаний без стимулирования эффективности внутри компаний. Поэтому финансирование реструктуризации авиакомпаний должно обеспечиваться четкими требованиями и методикой, если планируется достичь поставленной цели.

Некоторые формы субсидий для поддержки минимального уровня воздушных перевозок в удаленные районы могут также быть оправданы, при условии, что они выделяются открыто и эффективно. При таких обстоятельствах, они могут гарантировать обеспечение сообщения, соответствующего установленным стандартам непрерывности, регулярности, объемов перевозок и ценообразования, стандартам, которые перевозчик не мог бы себе позволить, если бы учитывал только свои коммерческие интересы.

Традиционно при удовлетворении таких социальных потребностей полагались на имплицитные методы, такие, как перекрестное субсидирование по сети через строгое регулирование доступа к рынку и тарифов, однако считается, что система регулирования через перекрестное субсидирование не является прозрачной и не стимулирует производительность.

Более эффективной и прозрачной альтернативой может быть предоставление прямых финансовых субсидий не прибыльным местным компаниям через институциональные механизмы, такие как тендерные/аукционные системы, которые имеют четко определенные критерии выбора, согласно которым выдаются субсидии. Поскольку тендер-

ные/аукционные системы предоставляют субсидии и операционные права наиболее эффективным перевозчикам, они могут способствовать держать на низком уровне расходы по субсидиям, о чем свидетельствует внутренний опыт некоторых государств. Вопрос в том, в какой мере этот механизм, используемый внутри страны, может быть применен к международным перевозкам.

Что касается аспектов государственной помощи с точки зрения участия через двусторонние соглашения о воздушных перевозках, некоторые специальные меры поддержки, отличные от традиционных двусторонних договоренностей, базирующихся строго на взаимности, могут быть оправданы, чтобы помочь обеспечить требуемый уровень уверенности среди государств, проводящих надлежащим образом либерализацию.

Например, в случае договоренностей о воздушных перевозках с развивающейся стороной, такая помощь может принимать форму **преференциальных мер**, то есть *взаимных регулятивных договоренностей, которые по согласию государств, находящихся в регулятивных отношениях, необходимы развивающейся стране для ее эффективного и постоянного участия в международном воздушном транспорте.*

В других случаях государства могут рассматривать **меры участия**, то есть регулятивные договоренности, которые доступны всем государствам и предназначены для создания уверенности у государств, постепенно продвигающихся к менее ограничительному режиму, а также для того, чтобы гарантировать, чтобы результаты все более обостряющейся конкуренции, хотя и не равны, не стали слишком неравными (например, в отношении объемов перевозок, тарифов и доступа на рынок).

В этой связи ИКАО разработала список возможных преференциальных мер и мер участия, который можно найти в Doc 9587. Кроме того, типовые соглашения по воздушным перевозкам ИКАО была также включена стандартная статья (также содержится в Doc 9587), рассматривающая вопросы участия как переходные меры. Все эти меры предназначены для того, чтобы обеспечить менее конкурентоспособным перевозчикам односторонне право или время для подготовки, что даст им возможность создать службу, которой не смогут полностью противостоять конкуренты в определенный период. Таким образом государства с менее конкурентоспособными перевозчиками, вероятно, будут более склонны пойти вперед на пути постепенной либерализации. Например, преференциальные меры могут обеспечить "преимущество на старте" для менее конкурентоспособных авиакомпаний, стремящихся к обладанию более широкими возможностями (например, за счет предоставления большего числа пунктов сообщения), а также позволить развивающейся стране постепенно ввести либерализацию (например, открыть свой рынок на более позднем этапе).

Глава 2.4

ВИДЫ ПЕРЕГОВОРОВ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Рост региональных экономических сообществ или союзов государств и общественное мнение, придаваемое в некоторых таких сообществах, а также отдельными государствами групповым, переговорам с участием организации государств (и/или консультации внутри группы в отношении переговоров, проводимых государством-членом), вызвали необходимость в типологическом изучении возможных моделей. В данной главе на исходных диаграммах показаны типичные *двусторонние переговоры* (тип 1), *то есть переговоры между двумя сторонами, чаще всего между двумя суверенными государствами*, и гораздо менее типичные *совместные двусторонние переговоры* (тип 2), *то есть одновременные переговоры между одним государством и двумя или более другими государствами по отдельным двусторонним соглашениям* (которые, как правило, имеют место, когда два или более государств пользуются одной и той же авиалинией). Затем представлены различные типы, которые включают или могут включать организацию или организации государств (типы 3-8). На диаграммах, обозначенных как типы 9а, 9б и 9с, показаны различные способы разработки новой формы соглашения, которая может возникнуть в процессе, который состоит из типичных двусторонних переговоров и многосторонних переговоров (тип 10).

Наиболее часто встречающимся типом переговоров о международных воздушных перевозках являются типичные двусторонние переговоры между двумя суверенными государствами (см. тип 1).

В некоторых ситуациях совместные двусторонние переговоры могут облегчить заключение отдельных, но аналогичных соглашений, в частности, когда некоторые государства имеют одну и ту же авиакомпанию (например, Дания, Норвегия и Швеция) (см. тип 2).

Двусторонние соглашения иногда можно упростить путем проведения работы через организацию государств. Например, это имело место при ведении переговоров в о деталях приложениях к Меморандуму о договоренности между Соединенными Штатами Америки и некоторыми государствами-участниками Европейской конференции по гражданской авиации (ЕКГА) в период 1982-1991 гг. в отношении ценообразования в Северо-Атлантическом регионе (см. тип 3).

Государство, являющееся членом организации государств, может проводить консультации и получать информацию от государств – членов группы в ходе проведения им двусторонних переговоров с государством, не являющимся членом группы (например, переговоры между государствами Европейского союза (ЕС) и государством, не являющимся членом ЕС) (см. тип 4).

Вариант таких переговоров может представлять собой переговоры между двумя государствами, каждое из которых является членом какой-либо группы государств и проводит консультации и получает информацию от государств – членов своей соответствующей организации (например, переговоры между государством-членом Карибского сообщества и государством-членом Европейского союза) (см. тип 5).

Другой тип двусторонних переговоров может включать государство, с одной стороны, и группу государств, с другой стороны; например, переговоры между Европейским союзом и Швейцарией о включении последней в Европейскую экономическую зону (ЕЭЗ) (см. тип 6).

Аналогичным образом два государства могут совместно вести переговоры о заключении отдельных соглашений (в которых много общего) с группой государств, при этом желающих исключить воздушные перевозки между их территориями (например, возможные переговоры между двумя североамериканскими государствами и Европейским союзом) (см. тип 7).

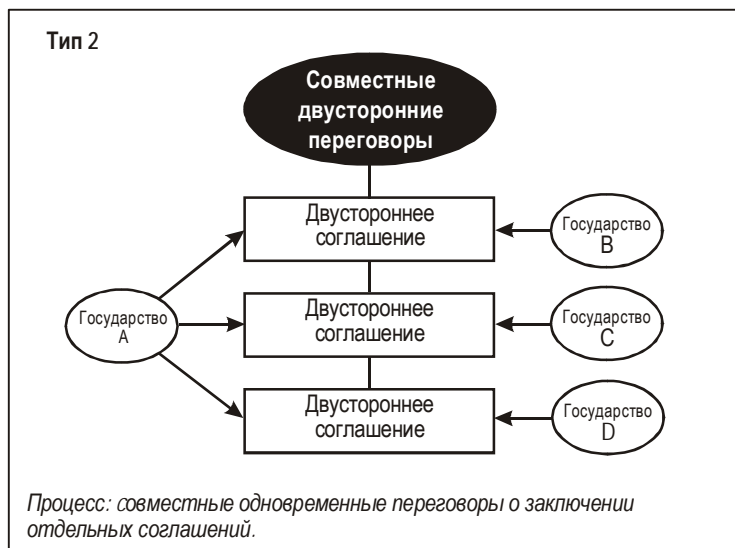
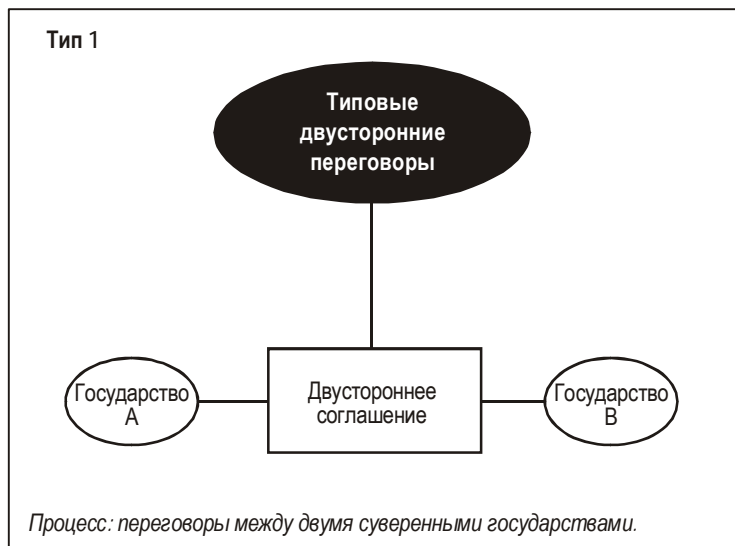
В будущем двусторонние переговоры могут даже иметь место между двумя группами государств (например, между Андским пактом и Европейским союзом) (см. тип 8).

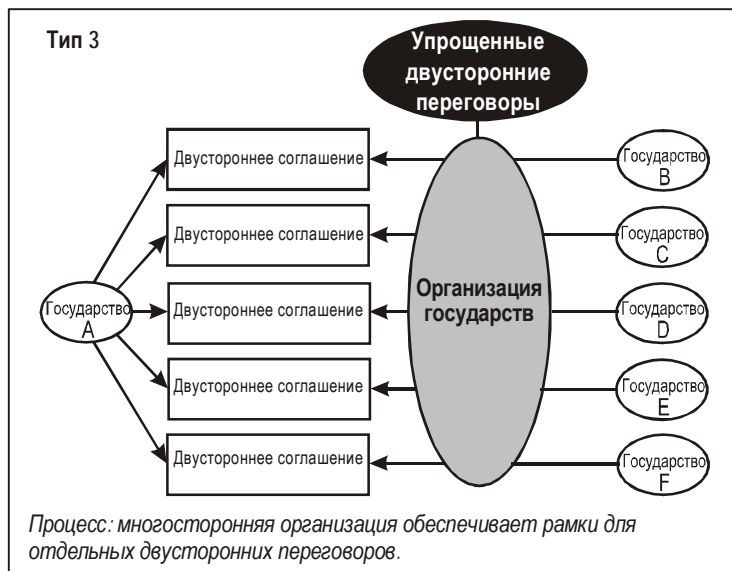
Переговоры могут также иметь место с целью заключения *многостороннего соглашения*, т. е. *соглашения, которое первоначально может быть двусторонним, но с возможностью его расширения и присоединения к нему дополнительных сторон (так называемое "расширенное двустороннее")* (см. тип 9а) или в котором с самого начала может участвовать три или более стороны, но в обоих случаях с участием сторон, ставящих перед собой одинаковые цели регулирования, которые не настолько типичны, чтобы можно было вести типичные многосторонние переговоры (см. тип 9б). Как правило, такое соглашения открыто

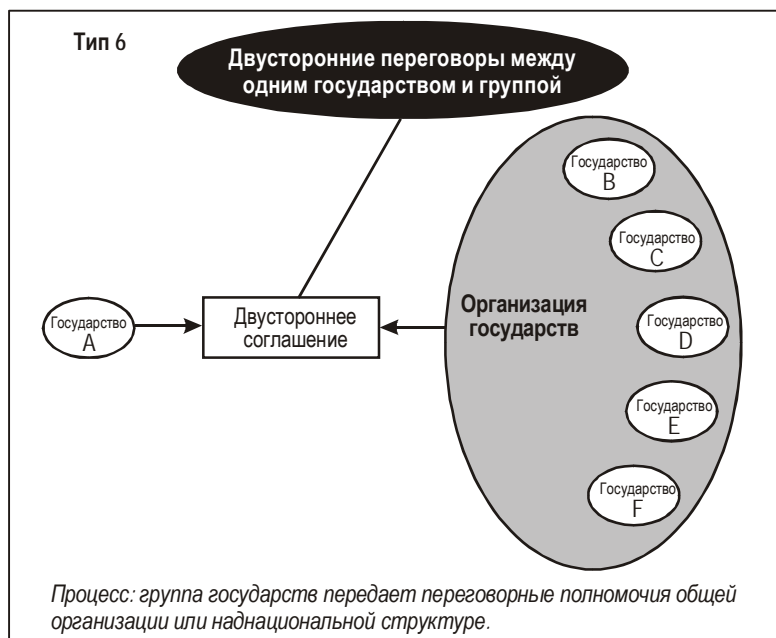
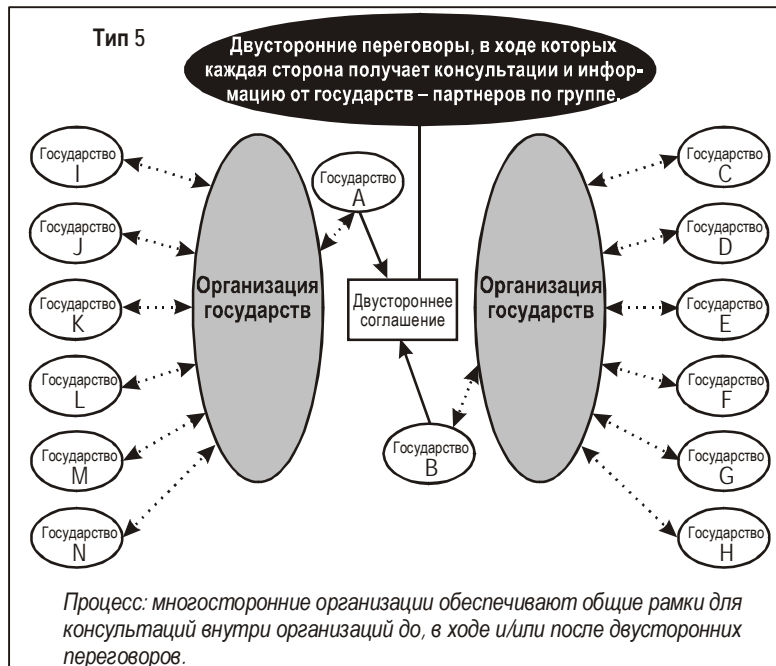
для присоединения к нему других государств. Примером этому может служить соглашение "открытое небо", заключенное некоторыми членами Форума азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества ("Конское соглашение").

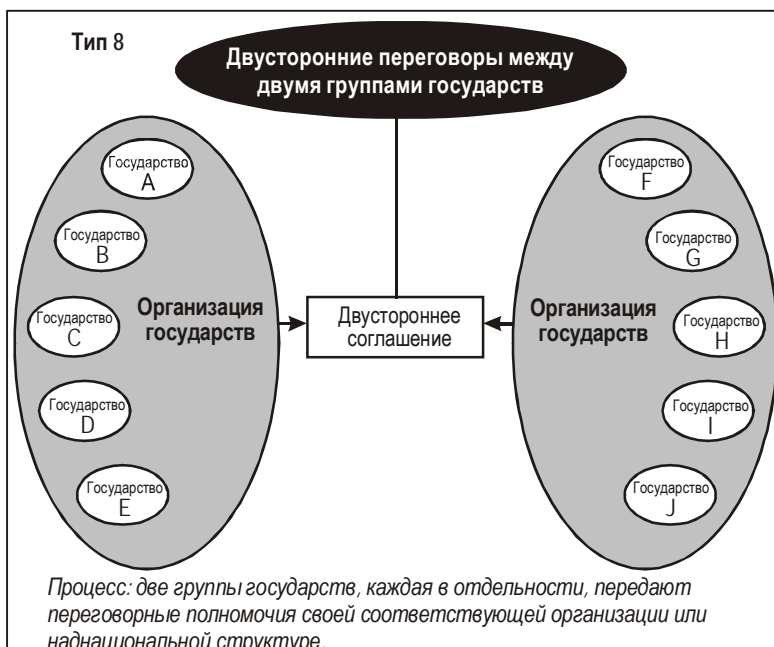
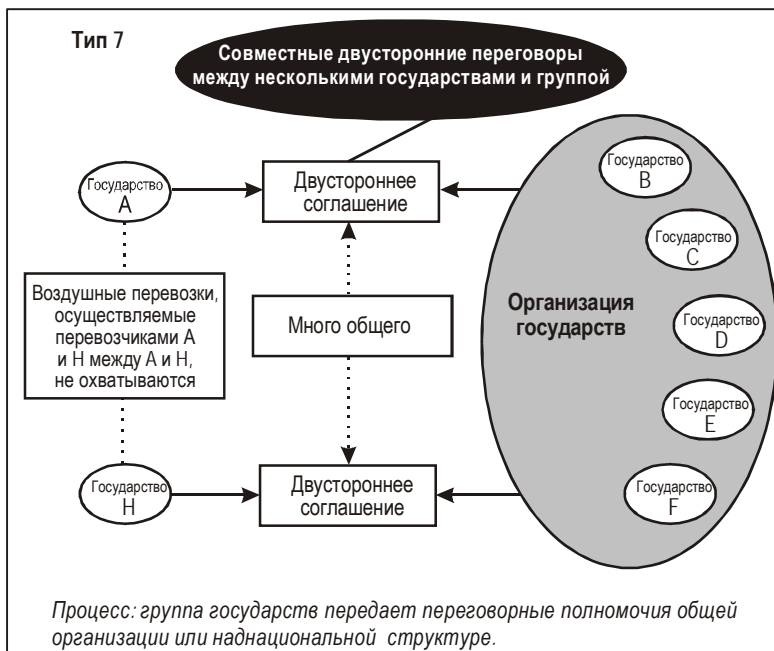
Вариант многостороннего соглашения возникает, когда стороны хотят исключить сферу действия воздушных перевозок между своими территориями (см. тип 9с).

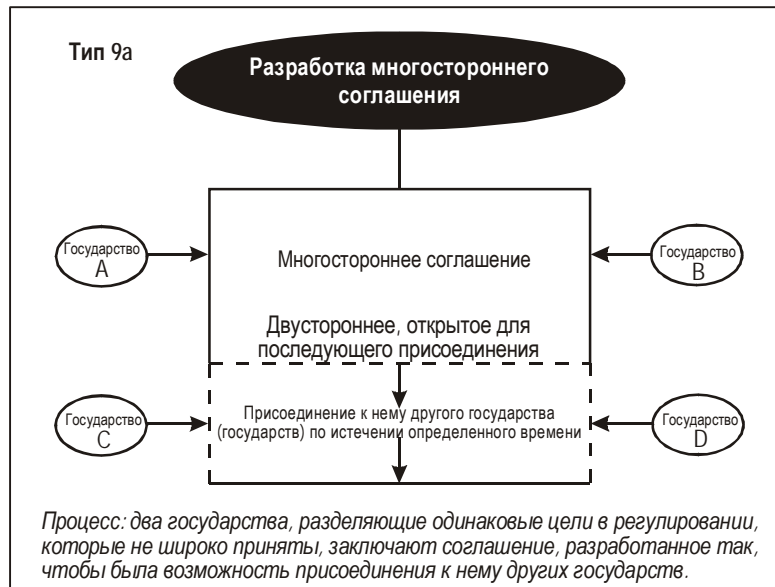
В противоположность всем указанным типам в типовых многосторонних переговорах обычно участвуют гораздо больше сторон в рамках всемирных, региональных или других многосторонних группировок, которые могут разделять или не разделять все цели регулирования, но при этом ведут переговоры совместно с целью выработки соглашения, обычно открытого для присоединения к нему других государств (см. тип 10).

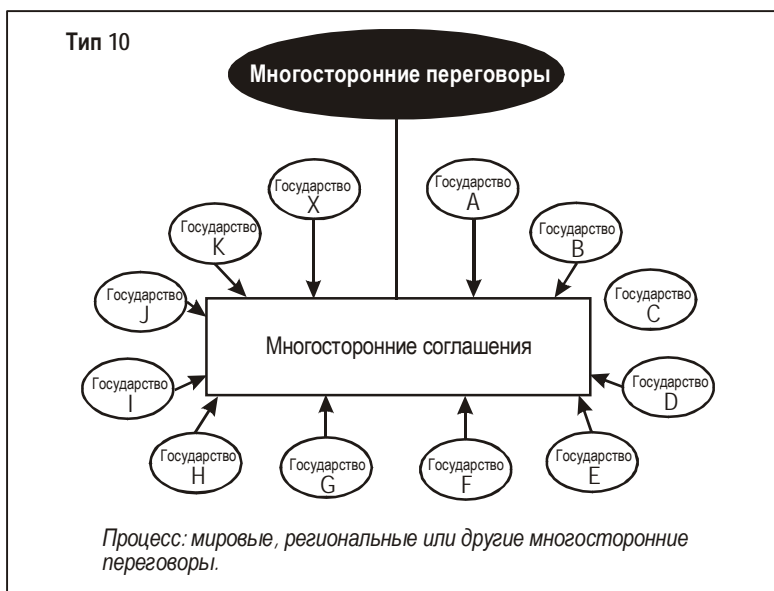
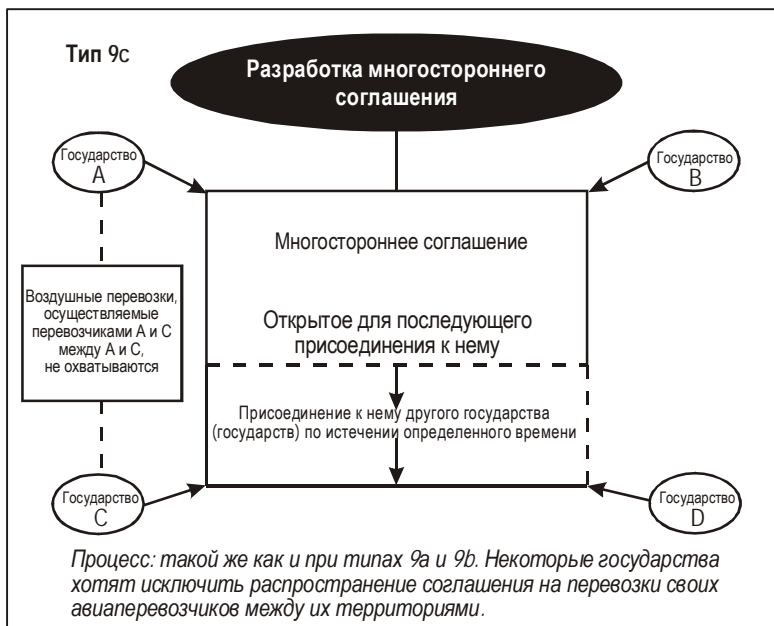












Часть 3

МНОГОСТОРОННЕЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Глава 3.0

ВВЕДЕНИЕ В МНОГОСТОРОННЕЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Многостороннее регулирование представляет собой регулирование, осуществляемое совместно тремя или более государствами в рамках международной организации и/или многостороннего договора или соглашения или в качестве отдельного вида деятельности, и может в широком толковании включать соответствующие процессы и структуры регулирования, их результаты и продукты в письменной форме, такие как договоры или другие соглашения, резолюции, решения, директивы или нормативные документы, а также комментарии, заключения, указания и дискуссионный материал многонациональных органов, как межправительственных, так и неправительственных.

Задача многостороннего регулирования в области воздушного транспорта сводится в большинстве случаев к заключению, внедрению или пролонгации общих договоренностей, политики, соглашений или правил регулирования по вопросам, представляющим интерес для различных сторон. В данной главе излагается краткая история многостороннего регулирования в области международного воздушного транспорта.

В основном многостороннее регулирование осуществляется через общение и взаимодействие в ходе многонациональных встреч, проводимых с целью рассмотрения вопросов, принятия рекомендаций или резолюций или заключения или изменения межправительственных или неправительственных соглашений. Многосторонние процессы также включают одноразовое или регулярное взаимодействие между международными организациями, а также деятельность, связанную с выполнением договоров. В главе 3.1 описывается процесс в области многостороннего регулирования.

Структура многостороннего регулирования состоит из организационной части, которую составляют многочисленные межправительственные и неправительственных организации. Кроме того, структура многостороннего регулирования

состоит из правовой части, реализованной в различных многосторонних договорах и аналогичных инструментах, а также в обязательных и необязательных резолюциях, рекомендациях и решениях международных организаций. В главе 3.2 излагается первый компонент и описываются общие характерные особенности таких организаций, а также приводится второй компонент с изложением определенной общей терминологии правовой части, а также соответствующих международных и региональных договоров и соглашений.

В главе 3.3 рассматриваются некоторые основные вопросы процесса и структуры многостороннего регулирования в области международного воздушного транспорта.

Глава 3.4 посвящена исключительно Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

В главах 3.5-3.7 описываются некоторые другие межправительственные организации: в главе 3.5 – всемирные межправительственные организации кроме ИКАО; в главе 3.6 – региональные межправительственные организации гражданской авиации и в главе 3.7 – другие региональные и трансрегиональные межправительственные организации.

Глава 3.8 посвящена исключительно Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА).

В главе 3.9 описываются другие международные, региональные и трансрегиональные неправительственные организации, представляющие авиаперевозчиков или другие области авиации, или имеющие иной интерес в области воздушного транспорта.

В части 4 настоящего Руководства излагаются вопросы, составляющие предмет и содержание регулирования.

КРАТКАЯ ИСТОРИЯ МНОГОСТОРОННЕГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Можно сказать, что история многостороннего регулирования международного воздушного транспорта началась в 1910 году, когда правительство Франции пригласило в Париж 21 европейское государство на *Международную конференцию по авионавигации*. Это была первая многосторонняя дипломатическая конференция, созванная для рассмотрения международных аспектов полетов через государственные границы. Никого согласия не было достигнуто, однако концепция, возникшая и обсуждавшаяся на этой встрече о том, что государства обладают суверенитетом над своим воздушным пространством и должны осуществлять его, в конечном итоге стала основой для регулирования воздушного транспорта.

Конференция 1910 года заложила основу для дипломатической конференции 1919 года, в ходе которой *Аэронавигационная комиссия мирной конференции* составила проект *Парижской конвенции по регулированию воздушной навигации*, также известной как *Парижская конвенция*, соглашение (принятое Парижской мирной конференцией 1919 года), которое, среди прочего, подтвердило концепцию суверенитета государств над своим воздушным пространством. В конечном итоге 38 государств стали сторонами по этому соглашению. На *Международную комиссию по авионавигации (ICAN)*, организацию с постоянным местом пребывания в Париже и со штатным секретариатом, были возложены задачи по выполнению, применению и обновлению Парижской конвенции. Однако ввиду серьезных недостатков Парижской конвенции некоторые крупные авиационные государства того времени решили не ратифицировать ее, а некоторые государства пытались заключить альтернативные соглашения.

В 1926 году в Мадриде, Испания, была предпринята неудачная попытка по созданию *Иbero-американской конвенции по вопросам авионавигации*, также известной как *Мадридская конвенция*, соглашения, фактически идентичного Парижской конвенции, но с обеспечением равенства государств, а не взвешенного голосования. Однако она не вступила в силу. *Панамериканская конвенция о коммерческой авиации*, также известная как *Гаванская конвенция*, которая была аналогична Парижской конвенции по содержанию, но без положений о руководящем органе, была подписана в 1928 году и соответственно ратифицирована 16 государствами Северной Америки и Южной Америки. В 1930-х годах были заключены некоторые другие многосторонние конвенции с целью регулирования международной гражданской авиации и применения главным образом на региональной основе, включая в Латинской Америке *Буэнос-айресская конвенция 1935 года* и в Европе *Бухарестская конвенция 1936 года* и *Земанское соглашение 1937 года*.

Чикагская конференция, созванная Соединенными Штатами Америки во время второй мировой войны и открытая в Чикаго 1 ноября 1944 года, имела самый важный результат – подписание в конце Конференции 7 декабря 1944 года *Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции)*. На этой конференции также были подготовлены Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях и Соглашение о международном воздушном транспорте, проекты 12 технических приложений к Чикагской конвенции и стандартная форма двустороннего соглашения. *Промежуточное соглашение о международной гражданской авиации*, также выработанное на Чикагской конференции, вызвало к жизни *Временную организацию международной гражданской авиации (ICAO)*. Временная организация международной гражданской авиации а также ее постоянный преемник – *Международная организация гражданской авиации (ИКАО)* пытались, следит прочего, выработать повсеместно приемлемую альтернативу Соглашению о международном воздушном транспорте, но безуспешно.

Позднее фокусом многосторонней деятельности в этой области явились переговоры и заключение относительно большого числа всемирных конвенций по воздушному праву, в основном касающихся ответственности и безопасности. Также все в большей мере возрастающая регионализация международной экономической деятельности нашла свое отражение в разработке политики в области воздушного транспорта, нормативных документах и даже соглашениях по воздушному транспорту на региональном уровне. Возрастающая интернационализация, глобализация, либерализация и транснационализация, а также включение некоторых аспектов воздушного транспорта в Генеральное соглашение о торговле услугами (см. главу 3.3) возобновили интерес к новым возможным многосторонним договоренностям по регулированию международного воздушного транспорта.

Глава 3.1

ПРОЦЕСС МНОГОСТОРОННЕГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Многосторонний процесс регулирования значительно отличается от процесса национального или двустороннего регулирования. Основными различиями являются:

- вовлечено большее число субъектов (правительств, международных организаций, компаний), которые находятся в различных государствах;
- в большинстве случаев принятые решения и достигнутые соглашения имеют ограниченное обеспечение выполнения;
- в этом процессе относительно мало используются права по обмену доступом к рынку воздушного транспорта или по регулированию его использования.

Основой **многостороннего регулирования** является процесс **общения и взаимодействия**:

- *между сторонами трех или более государств на формальных или неформальных встречах (обычно, но не всегда проводимых под эгидой межправительственной организации или неправительственной организации), проводимых по обмену информацией и точками зрения по вопросам, представляющим общий интерес в области регулирования, и/или по разработке и достижению соглашения о совместной политике и/или практике в отношении аспектов регулирования;*
- *между международной организацией и другими субъектами (такими, как ее члены) или другими организациями в контексте, отличном от контекста встреч;*
- *между субъектами, участвующими в многостороннем договоре.*

Многосторонняя встреча является наиболее распространенным основным элементом процесса многостороннего регулирования. В первом разделе настоящей главы описываются в общих чертах основные меры, процедуры и документация, наиболее часто встречающиеся на официальных многосторонних совещаниях (неофициальные многосторонние встречи содержат, как правило, многие указанные элементы).

В следующем разделе описывается также в общих чертах основной процесс, осуществляемый международной организацией, имеющей формальную структуру и персонал и участвующей каким-либо образом в многостороннем регулировании.

В заключительном разделе обсуждается процесс многостороннего договора.

ОФИЦИАЛЬНЫЕ МНОГОСТОРОННИЕ ВСТРЕЧИ

Официальные многосторонние встречи, созываемые и проводимые под эгидой международной организации (межправительственной и неправительственной), являются наиболее типичным форумом, проводимым по обмену информацией и точками зрения по вопросам, представляющим общий интерес в области регулирования для участвующих субъектов различных государств, и/или по разработке и достижению соглашения среди таких сторон о совместной политике и/или практике в отношении аспектов регулирования. Такая встреча может проводиться также государством или государствами, особенно в тех случаях, когда не имеется соответствующей организации или когда целью указанной встречи является создание такой организации.

Многосторонние встречи проводятся регулярно в установленное время или в конкретных целях по мере необходимости. В многостороннем соглашении по созданию международной организации обычно указывается, когда будут проводиться регулярные совещания основного органа или органов, и описываются процедуры, которые следует соблюдать при проведении таких совещаний.

Любая встреча различных сторон, имеющих одинаковый статус, предусматривает более официальный процесс, чем процесс, характерный для национального или двустороннего регулирования (который предусматривает некие формальности ввиду дипломатического протокола и согласованные процедуры проведения консультаций). В многостороннем процессе обычно участвует большое количество сторон, имеющих одинаковый статус (которые, по видимому, имеют различные точки зрения и цели), и, таким образом, требуется более организованный порядок, если такому процессу должен способствовать успех. В многостороннем контексте вопросам о том, что следует обсуждать, в

каком порядке, при наличии какой документации, на каком языке и при каком ведении протоколов, может придаваться гораздо большее значение. Отсутствие или невозможность разработки согласованного упорядоченного процесса может вызвать замешательство и непродуктивное переключение с важных тем на процедурные вопросы в ходе обсуждений и дебатов.

Как только принято решение о проведении встречи, рассылаются приглашения и приглашенные информируются о цели, сроках, месте проведения, предварительной повестке дня и/или вопросах, которые будут обсуждаться, об организационных мероприятиях, а также излагается просьба сообщить фамилии тех, кто будет участвовать в качестве представителей приглашенных субъектов. На официальном многосторонней встрече может использоваться процесс аккредитации для обеспечения того, чтобы участники фактически представляли конкретные приглашенные субъекты. **Аккредитация** является официальным назначением, осуществляемым аккредитующим правительством, организацией или другим субъектом, лица или лиц, которые будут представлять его на данной встрече.

От делегаций может потребоваться представление **полномочий**, т. е. документов, в которых указываются фамилии и которые подписываются от имени субъекта, который они представляют и который обеспечивает доказательства их аккредитации. На очень крупной официальной встрече может создаваться комитет по проверке полномочий в целях обеспечения того, что только уполномоченные лица участвуют в данной встрече.

Аккредитованных участников от государства или организации в целом называют делегацией. На крупной официальной многосторонней встрече, по-видимому, осуществляется регистрация участников и их классификация, например главы делегаций, делегаты, заместители делегатов, советники или наблюдатели.

Официальная многосторонняя встреча, как правило, проводится в соответствии с некоторыми заранее установленными правилами, в которых могут определяться:

- что является **кворумом**, т. е. согласованным минимальным количеством делегаций, необходимым на встрече, прежде чем она может на полном основании проводить обсуждение;
- процедуры обсуждения;
- процедуры голосования;
- использование и создание вспомогательных органов встречи, например рабочих групп или комитетов;
- условия, при которых данная встреча открыта для общей публики и/или печати; и

- другие возможные виды деятельности или условия.

Документация встречи издается на одном или нескольких заранее согласованных языках. Также может обеспечиваться письменный перевод и/или последовательный устный перевод.

Документация, используемая на официальном многостороннем совещании, по-видимому, должна подготавливаться Секретариатом, делегацией или делегациями или в некоторых случаях **докладчиком** – лицом, назначенным для подготовки докладов, исследований и т. п. для встречи или конференции. Каждый вид документации официальной многосторонней встречи, как правило, должен иметь конкретное типовое название, обычно приписываемое ему, однако определенные типы названий документов приобрели широкое международное применение. Ими являются:

- **повестка дня** – перечень тем, которые будут обсуждаться/по которым будут приниматься решения на совещании, включая возможную **предварительную повестку дня**, которая после рассмотрения и утверждения на встрече становится **принятой повесткой дня**;
- **порядок работы** или **предварительный порядок работы** – документ, в котором указывается порядок или временный порядок обсуждения пунктов повестки дня или различных документов, относящихся к ним;
- **рабочий документ** – документ, содержащий информацию, выдвигающий предложение, предлагающий проект или служащий аналогичной цели и требующий решения участников встречи;
- **информационный документ** – документ, в котором излагается информация, делается предложение, предлагается проект текста, или который служит другой подобной цели и требует решения участников встречи;
- **flimsy** – краткий документ, не имеющий официального статуса, обычно используемый для представления в письменном виде формулировки предложения или заявления, сделанного в ходе обсуждения;
- справочный или исторический материал;
- список делегаций;
- организационные объявления;
- **добавление** – дополнение к любому документу;
- **исправление** – поправка к любому документу; и
- другая документация по мере необходимости.

Дискуссия, обсуждение и принятие решений на официальной встрече обычно осуществляется под руководством выбранного или назначенного председателя, который пре-

доставляет право или отказывает в нем делегату или делегации, желающей **выступить**, сделать устное заявление о фактах или высказать мнение и/или задать вопрос председателю встречи или другому делегату через председателя. На крупных многосторонних встречах ожидается, что делегаты из вежливости будут ограничивать свои выступления и делать их краткими, с тем чтобы все делегаты имели возможность выступить. С учетом того, что председатель, будучи беспристрастным, обычно "признает" делегации, т. е. дает им право выступить в том порядке, в каком они воспользовались этой возможностью, и с учетом того, что между временем, когда делегация воспользовалась этой возможностью, и временем, когда эта возможность предоставлена, могут иметь место различные выступления, многосторонние обсуждения могут в некоторой степени быть несвязанными и разнесенными по времени по сравнению с двусторонними обсуждениями. В ходе обсуждений могут составляться и соответственно предоставляться участникам **протоколы**, т. е. хронологическая запись обсуждений и решений встречи (но не стенографический отчет).

В заключение обсуждения каждого пункта повестки дня председатель встречи часто подводит итог результатам обсуждения этого вопроса и, если предусматривается принятие решения, определяет, имеется ли согласованное мнение или необходимо провести голосование. Решения, не принятые на основе согласованного мнения, по-видимому, должны приниматься простым большинством поданных голосов, при этом каждая делегация обычно имеет один голос. В некоторых конкретных обстоятельствах для принятия решения установленные правила могут предусматривать определенное большинство (например, 2/3 или 3/4 поданных голосов или некоторое минимальное количество в пределах категории голосующих). Решение совещания международного органа обычно принимает форму резолюции или рекомендации и может включаться в доклад совещания. Решение (решения) дипломатической конференции могут излагаться в **заключительном акте**, т. е. документе дипломатической конференции, который включает договор или договоры и/или другие достигнутые соглашения.

ПРОЦЕСС В ОФИЦИАЛЬНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ

Организация, участвующая в некоторых аспектах многостороннего регулирования воздушного транспорта, являющаяся межправительственным или неправительственным органом и имеющая официальную структуру и штат, как правило, должна осуществлять некоторые (или все) из следующих указанных основных функций:

- функции подготовки перед официальными и неофициальными встречами и в ходе их, такие, как подготовка рабочих документов и другой документации, осуществление письменного и устного перевода по мере необ-

ходимости и подготовка помещений и оборудования в месте проведения встречи;

- функции связи с ее членами, принимающим государством (государствами), в котором находится ее офис (офисы), потенциальными членами, другими организациями, общественностью и средствами массовой информации;
- постоянные основные функции, такие, как сбор и распространение данных и контроль за соответствующей внешней деятельностью;
- периодические основные функции, такие как подготовка годовых отчетов;
- разовые основные функции, такие как проведение одноразовых исследований;
- юридические функции, связанные с организационной деятельностью;
- административные функции, например функции, связанные с персоналом и финансами; и
- функции или деятельность по сотрудничеству, осуществляемые в поддержку или совместно с другими организациями.

ПРОЦЕСС ЗАКЛЮЧЕНИЯ МНОГОСТОРОННЕГО ДОГОВОРА

Договор обычно является заключительным продуктом **дипломатической конференции**, т. е. встречи суверенных государств, проводимой в целях принятия многостороннего юридического инструмента (например, Конвенция о международной гражданской авиации, соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях и другие многосторонние договоры). Процесс встреч, включающий составление проекта договора, по-видимому, аналогичен процессу, описанному в первом разделе настоящей главы, с некоторыми важными изменениями, которые включают:

- вероятность наличия подготовительного этапа, на котором государства, группа государств и другие заинтересованные/ участвующие стороны стремятся создать консенсус с этой целью и выработать основной проект предполагаемого договора с помощью различных средств, включая использование дипломатических каналов, двусторонних и многосторонних встреч и обслуживание в рамках международной организации (организаций);
- возможность заблаговременной рассылки проекта текста договора (обычно подготавливаемого заинтересованной международной организацией) для получения мнений и замечаний со стороны государств; и

- вероятность того, что каждая делегация будет иметь полные полномочия.

Подготовка, а также соответствующие стратегические и тактические соображения, как правило, аналогичны условию процесса ведения двусторонних переговоров.

Как только участники конференции согласятся с текстом проекта договора, следующим этапом будет принятие текста представителями всех присутствующих государств или некоторым согласованным большинством участников голосования. За этим последует засвидетельствование аутентичности указанного текста на одном или нескольких языках. **Удостоверение подлинности текста договора** обычно осуществляется путем подписания, подписания путем с последующим утверждением или парафирования текста (или заключительного акта конференции, содержащего указанный текст) представителями государств, участвующих в совещании и имеющих необходимые полномочия. Подписание с последующим утверждением должно быть подтверждено государством лица, поставившего подпись, например путем последующей ратификацией договора со стороны этого государства.

В самом договоре может быть предусмотрено, что он вступит в силу или действие только после сдачи на хранение определенного минимального количества **инструментов ратификации, принятия или утверждения, т. е. документов, в которых официально выражено согласие государства на обязательность для него договора. Согласие или утверждение являются способами, с помощью которых государство, участвующее в дипломатической конференции, но не подписавшее или же не ратифицировавшее указанный договор, может выразить свое согласие на обязательность для него договора. Присоединением является официальное согласие государства, которое не приняло участие в разработке проекта и принятии договора, на обязательность для него этого договора.** Присоединение может иметь место только тогда, когда это предусматривается в договоре или когда все стороны согласились с тем, что согласие на обязательность договора может быть выражено таким образом.

Депозитарий договора, являющийся государством или международной организацией, как это обусловлено договором, берет ответственность за ведение официального протокола, в котором государства являются участниками договора, и сообщает другим участвующим государствам о новых заявлениях о согласии на присоединение к указанному договору, которые сданы на хранение, или о других действиях, предусматривающих такое уведомление. Если дипломатическая конференция, на которой был составлен проект договора, проводилась под эгидой государства и международной организации, такое государство или организация, по-видимому, будет названа депозитарием.

Государство может при подписании, ратификации, принятии или утверждении договора или присоединении к нему формулировать **оговорку, т. е. заявление, указывающее на**

полное принятие данного договора, которая касается изменения, интерпретации или простого неприменения некоторых положений в той мере, насколько это касается делающего оговорку государства. Договор может запрещать оговорки, может предусматривать возможность вносить только определенные оговорки или может не предусматривать внесения оговорок. Оговорка не должна быть несовместимой с объектом и целями договора. Договор может требовать принятия любой оговорки другими сторонами либо молчаливо, либо явно.

Все вышесказанное может иметь место в любое время после принятия текста договора. Договор может также применяться временно до вступления его в силу, если это предусмотрено в данном договоре или согласовано между участниками каким-либо иным образом. Иногда может пройти достаточно большой срок, прежде чем договор или поправка к договору вступят в силу, ввиду трудностей, связанных с получением необходимого числа ратификаций.

После вступления в силу договора его копия направляется в Секретариат Организации Объединенных Наций для регистрации или для хранения в делах и занесения в перечень. Относящийся к авиационной области договор, в котором участвует какое-либо государство-член ИКАО, необходимо зарегистрировать в Совете ИКАО.

Самым главным действием процесса заключения договора является соблюдение сторонами предмета договора. Принцип международного права "*pacta sunt servanda*" означает, что каждый действующий договор обязателен для его участников и должен ими добросовестно выполняться. Другие действия в процессе заключения договора могут включать интерпретацию терминов данного договора и решение спорных вопросов, осуществляемых с помощью средств, предусмотренных в этом отношении в рамках данного договора.

После вступления в силу договор может быть изменен двумя способами. **Изменением договора является изменение к нему, вносимое в тех случаях, когда некоторые стороны заключают соглашение между участниками договора (соглашение *inter se*), т. е. согласованное изменение некоторой части применения договора исключительно между этими сторонами. Поправкой к договору является изменение к нему, которое, вероятно, должно быть согласовано между всеми или почти всеми сторонами и которое вступает в силу после официального принятия ее согласованным количеством сторон.**

Для государства в основном имеется две возможности прекратить свое участие в договоре. **Денонсацией договора является подача официального уведомления об отзыве согласия на обязательность договора после периода времени, предусмотренного в договоре для таких действий. Выход из договора участника может иметь место с согласия всех сторон в результате имевшего место события, такого, как существенное нарушение, невозможность осуществлять обязательства по договору, или коренного изменения обстоятельств, влияющих на положение этого участника.**

Глава 3.2

СТРУКТУРА МНОГОСТОРОННЕГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Структура многостороннего регулирования в области международного воздушного транспорта *содержит:*

- *организационный компонент, состоящий из большого и постоянно возрастающего количества международных организаций, включая межправительственные и неправительственные, всемирные и региональные, трансрегиональные, официальные и неофициальные организации; и*
- *правовой компонент, содержащийся в многосторонних договорах и аналогичных документах, а также в соответствующих резолюциях, рекомендациях и решениях международных организаций, являющихся как обязательными, так и необязательными для их членов.*

В первом разделе настоящей главы обсуждаются основные элементы организационного компонента этой структуры, которые являются характерными для большинства международных органов.

Во втором разделе определяются основные исходные термины, используемые для обозначения законодательного компонента многостороннего регулирования.

В третьем разделе описывается три основных многосторонних документа, разработанные Чикагской конференцией.

В четвертом разделе перечисляются и кратко описываются основные компоненты Варшавской системы и Монреальской конвенции 1999 г.

В пятом разделе описываются другие документы в области воздушного права, относящиеся к воздушному транспорту.

В заключительном разделе описываются основные региональные многосторонние соглашения, регулирующие конкретные аспекты международных воздушных перевозок.

ОСНОВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ОРГАНИЗАЦИОННОГО КОМПОНЕНТА

Международная организация в узком смысле Венской конвенции является *межправительственной организацией*, т. е. органом, состоящим из двух или нескольких государств, и в более широком идиоматическом смысле (используемом в настоящем Руководстве) означает любую организацию, осуществляющую в основном международную деятельность и имеющую в качестве членом более одного государства, таким образом охватывая *неправительственную организацию (НПО)*, частный орган, осуществляющий международную деятельность и имеющий членство (например, ассоциация авиаперевозчиков из различных государств). Международная организация может:

- быть официальной организацией с написанным конституционным уставом или неофициальной организацией;
- иметь условия членства, обязанности и привилегии;
- быть всемирной, региональной или *трансрегиональной* (т. е. меньше, чем всемирной, но не ограниченной одним регионом);
- иметь или не иметь штаб-квартиру;
- иметь или не иметь другие офисы наряду со штаб-квартирой;
- иметь или не иметь *секретариат*, т. е. персонал, работающий в пределах установленной организационной структуры для обеспечения функционирования организации;
- иметь *высший орган*, такой, как ассамблея или общее собрание членом (любого наименования), который проводится регулярно или в установленный срок и является окончательной инстанцией организации, а также определяет ее политику и руководит ее деятельностью;

- иметь или не иметь **руководящий орган**, т. е. группу, которая руководит и осуществляет работу организации, когда не проводятся заседания высшего органа; и
- иметь или не иметь вспомогательные органы или консультативные органы на постоянной основе или специальные органы, предназначенные для специальных целей, обычно определяемых **кругом ведения**, т. е. в утвержденном заявлении о целях, задачах и ограничениях или полномочиях.

ОСНОВНАЯ ТЕРМИНОЛОГИЯ ПРАВОВОГО КОМПОНЕНТА

Основным термином правового компонента в структуре многостороннего регулирования является "договор". Термин **договор**:

- в Венской конвенции о праве международных договоров определяется как "международное соглашение, заключенное между государствами в письменной форме и регулируемое международным правом, независимо от того, содержится ли такое соглашение в одном документе, в двух или нескольких связанных между собой документах, а также независимо от его конкретного наименования" (**Венская конвенция о праве международных договоров**, вступившая в силу 27 января 1980 года и широко, но не повсеместно принятая, является основным источником международного права, применяемого к договорам между государствами);
- иногда означает **акт, соглашение, договоренность, хартию, конвенцию, договор за печатью, декларацию, заключительный акт или протокол**;
- в более широком смысле данного термина является любым международным соглашением в письменной форме, заключенным между двумя или несколькими государствами, даже обмен письмами или меморандум о договоренности; и
- в более узком смысле означает только исключительно официальные (и обычно многосторонние) соглашения, обычно такие, которые требуют ратификации.

Структура многостороннего договора обычно включает:

- преамбулу, в которой обычно выражаются лежащие в основе причины и цели данного договора;
- основную часть (которая может быть разделена на несколько частей), имеющую пронумерованные по

следовательно статьи, содержащие определения, основное содержание (например, конкретные согласованные права и обязанности) и условия вступления в силу и постоянного функционирования самого договора; и

- возможные приложения и/или сопровождающие соответствующие документы, образующие часть этого договора.

Хотя некоторой формой договора может быть предполагаемый директивный документ дипломатической конференции, такой директивный документ официальной встречи международной организации, как правило, является:

- **резолюцией**, которая является официальным выражением коллективного мнения или намерения международной организации, имеет обязательный характер, обычно касается одного вопроса и включает **статьи преамбулы** (обычно начинающиеся со слова "поскольку"), где излагаются основа, обстоятельства и причины решений, изложенных в последующих статьях постановляющей части, содержащих решение (решения), принятое этой встречей; или
- **рекомендацией**, которая ссылается на действия, носящие рекомендательный, а не обязательный характер; или
- решением в какой-либо другой форме, обычно используемой данной международной организацией.

В различных международных договорах, соглашениях или других нормативных документах используются без перевода некоторые латинские слова. Такими наиболее часто встречающимися словами, но не определенными в других местах, являются:

- **a posteriori** – основанный на наблюдениях или опыте, например, анализе успехов, достигнутых в выполнении конкретной договоренности о регулировании (см. также *ex post facto*);
- **a priori** – до рассмотрения или анализа или до фактического опыта, например *априорное* решение, принятое без предварительного приобретения фактического опыта, связанного с этим видом деятельности;
- **ab initio** – с начала, например, обсуждение предмета регулирования снова началось с начала;
- **bis** – буквально означает *дважды или второй*, используется для вставки нового положения без изменения последующей нумерации, например, статья 83 *bis* Чикагской конвенции вставлена между статьей 83 и статьей 84;

ДОКУМЕНТЫ ЧИКАГСКОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ

- *de facto* – фактически, но не путем правового установления или официального признания, например воздушная перевозка, предлагается, но еще не утверждена в законодательном порядке;
- *de jure* – по закону, законный, юридически установленный, например полностью лицензированное и утвержденное воздушное сообщение;
- *de minimus* – очень маленький, например, слишком незначительный для включения в текст договора;
- *ex parte* – для или в интересах только одной стороны, например, одностороннее представление в отношении регламентирующей процедуры, или заинтересованной стороной, не являющейся участником, например неправительственной организацией в отношении переговоров о договоре;
- *ex post facto* – после свершившегося факта, например, двустороннего пересмотра предложенного объема перевозок или перевозок, осуществляемых по согласованного воздушному маршруту (см. также *a posteriori*);
- *inter alia* – между прочим;
- *mala fide* – недобросовестно;
- *mutatis mutandis* – с соответствующими необходимыми изменениями, например принять условия статьи многостороннего соглашения для использования в статье двустороннего соглашения;
- *pe se* – по существу, сам по себе;
- *prima facie* – с первого взгляда, до дальнейшего рассмотрения, например первоначальная интерпретация договора, основанная на том, как он воспринимается (которая позднее может вызвать противоречие и которая может быть заменена на основе других доказательств, таких как протокол ведения переговоров).
- *statue quo* – существующее положение;
- *statue quo ante* – ранее существовавшее положение;
- *suo moto* – своим собственным путем

На Чикагской конференции, проходившей с 1 ноября по 7 декабря 1944 года, были разработаны, *inter alia*, три основных важных документа в области многостороннего регулирования международного воздушного транспорта, из которых наиболее важным является **Конвенция о международной гражданской авиации**, подписанная в Чикаго 7 декабря 1944 года, также известная как **Чикагская конвенция (Дос 7300)**, которая обеспечивает основную юридическую базу для регулирования всемирной гражданской авиации; она является конституцией ИКАО и содержит несколько статей, которые касаются экономического регулирования международного воздушного транспорта, включая:

- статью 1 о суверенитете государства над воздушным пространством;
- статью 5 о нерегулярных полетах;
- статью 6 о регулярных воздушных перевозках;
- статью 7 о каботаже;
- статью 15 об аэропортовых и подобных сборах;
- статьи 17–21 о национальности и регистрации воздушных судов;
- статью 22 об упрощении формальностей;
- статьи 23 и 24 о таможене и иммиграции;
- статьи 37 и 38 в части, касающейся стандартов и рекомендуемой практики в отношении упрощения формальностей;
- части статьи 44 о целях и задачах ИКАО;
- статьи 77–79 об организациях по совместной эксплуатации;
- статьи 81–83 о регистрации соглашений; и
- статью 96 об определениях, относящихся к воздушному транспорту.

Двумя предлагаемыми поправками к Чикагской конвенции, которые имеют важное значение для регулирования

воздушного транспорта, являются *статья 83 bis*, которая разрешает передачу определенных функций и обязанностей государства регистрации воздушного судна государству оператора в случае аренды, фрахтования или взаимного обмена, и *статья 3 bis*, которая вновь подтверждает запрет на применение оружия против гражданских воздушных судов в полете и суверенитет над воздушным пространством.

Двумя другими документами Чикагской конференции, представляющими важность для многостороннего регулирования международного воздушного транспорта, являются:

- **Соглашение о транзите при международных воздушных перевозках** (Doc 7500; также воспроизводится в Doc 9587), также известное как **Соглашение о двух свободах**, которое предусматривает многосторонний обмен правами на пролет и остановку без погрузки или выгрузки груза или пассажиров на регулярных воздушных сообщениях между государствами-участниками; и
- **Соглашение о международном воздушном транспорте** (воспроизведенное в Doc 9587), также известное как **Соглашение о пяти свободах**, которое устанавливает пять "свобод воздуха" для регулярных международных воздушных сообщений, но не предусматривает положение о справедливой конкуренции или о регулировании объемов перевозок или тарифов и которое вступило в силу для 19 государств, 8 из которых впоследствии денонсировали его.

<p>"ВАРШАВСКАЯ СИСТЕМА" И МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ 1999 г.</p>

"**Варшавская система**", группа документов по воздушному праву, регулирует ответственность авиаперевозчиков в отношении пассажиров и грузополучателей и включает:

- **Варшавскую конвенцию**,¹ которая действует и объединяет правила в отношении перевозочных документов и ответственности авиаперевозчиков;
- **Гаагский протокол**,² который вступил в силу и значительно изменил, усовершенствовал и упростил правила, относящиеся к перевозочным документам, а также удвоил пределы ответственности перевозчика (указанные в Варшавской конвенции) в отношении пассажиров;
- **Гвадалахарскую конвенцию**,³ которая вступила в силу и распространила применение Варшавской конвенции на перевозчика, фактически осуществляющего перевозку по воздуху в случаях, когда пассажир или грузоотправитель заключил контракт с фрахтователем или экспедиционным агентством;

- **Гватемальский протокол**,⁴ который еще не вступил в силу и будет, *inter alia*, налагать на перевозчика строгую ответственность независимо от вины в отношении телесного повреждения и ущерба, уничтожения или утери багажа;

- **Дополнительный протокол № 1**,⁵ который вступил в силу и заменяет "золотую оговорку" на **специальные права заимствования (СПЗ)** (т. е. вид международных денег, созданных Международным валютным фондом (МВФ) с целью дополнения использования золота и твердых валют при урегулировании несоответствий при международных оплатах) без увеличения фактических пределов ответственности, указанных в первоначальной Варшавской конвенции (золото было "демонетизировано" и перестало быть объективным, надежным и стабильным мерилем ценностей);

- **Дополнительный протокол № 2**,⁶ который вступил в силу и заменяет "золотую оговорку" на СПЗ без увеличения фактических пределов ответственности, указанных в Гаагском протоколе;

- **Дополнительный протокол № 3**,⁷ который еще не вступил в силу и также заменит "золотую оговорку" на СПЗ без увеличения фактических пределов, указанных в Гватемальском протоколе; и

- **Монреальский протокол № 4**,⁸ который вступил в силу и вносит дополнительную поправку в Варшавскую конвенцию, измененную в Гааге в 1955 году, в отношении почтовых отправок и груза путем упрощения документации, относящейся к грузам, введения строгой ответственности за груз и замены ее валютной единицы на СПЗ без увеличения фактических пределов ответственности (указанных в Гаагском протоколе).

Так называемое **Монреальское соглашение 1966 года**, которое не является международным соглашением, а только договоренностью в отношении ответственности авиаперевозчиков, осуществляющих перевозку пассажиров в согласованные пункты остановок в Соединенных Штатах Америки, из этих пунктов и между ними, было принято Комитетом гражданской авиации Соединенных Штатов Америки 13 мая 1966 года, за которым последовал отзыв денонсации Варшавской конвенции Соединенными Штатами Америки, которая должна была вступить в силу 16 мая 1966 года. В соответствии с этим соглашением его участники *de facto* изменили применение Варшавской конвенции, измененной в Гааге (1955), путем обеспечения предела ответственности в отношении каждого пассажира в случае смерти или телесного повреждения в сумме 75 000 долл. США, включая судебные издержки и расходы, и в сумме 58 000 долл. США, исключая судебные издержки и расходы.

Монреальская конвенция 1999 г.⁹, которая вступает в силу 4 ноября 2003 г., фактически, модернизирует и закрепляет все инструменты "Варшавской системы", и имеет преимущественную силу над всеми инструментами "Варшавской системы", если оба государства являются государствами-участниками Конвенции. Если не оба государства являются участниками Конвенции, будут продолжать действия соответствующие инструменты "Варшавской системы" останутся в силе, если оба государства являются участниками этой системы. Данная Конвенция расширяет права истцов в случае смерти или травмы пассажиров, совершающих международный перелет.

На рисунке 3.2-1 отображены отношения между конвенциями и протоколами, составляющими "Варшавскую систему"/Монреальскую конвенцию 1999 г., а также пределы ответственности для авиаперевозчиков. Дополнительная информация о "Варшавской системе" и Монреальской конвенции может быть получена в Юридическом бюро ИКАО.

ДРУГИЕ ДОКУМЕНТЫ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ

Другими правовыми международными документами по регулированию воздушного движения являются:

- **Женевская конвенция**¹⁰ которая вступила в силу и признает различные права на воздушные суда (собственность, приобретение, владение и т. д.);
- **Римская конвенция**,¹¹ которая вступила в силу и дает право любому лицу, которое понесло ущерб на поверхности, нанесенный воздушным судном в полете или каким-либо другим лицом или предметом, выпавшим с воздушного судна, требовать справедливой компенсации;
- **Токийская конвенция**,¹² которая вступила в силу и устанавливает юрисдикцию государства регистрации воздушного судна в отношении преступлений и актов, которые угрожают или могут угрожать безопасности воздушного судна, находящегося в полете, или находящихся на нем лиц и имущества;
- **Гаагская конвенция**,¹³ которая вступила в силу и создала концепцию универсальной юрисдикции в отношении актов незаконного захвата или осуществления контроля над воздушным судном, находящимся в полете, и обязывает государств-участников инициировать судебные разбирательства в связи с такими актами;
- **Монреальская конвенция**,¹⁴ которая вступила в силу и расширяет концепцию противоправных действий до включения преступлений, направленных против воз-

душных судов, находящиеся в эксплуатации, аэронавигационных средств и безопасности гражданской авиации в целом;

- **Протокол, дополнительный к Монреальской конвенции 1971 года**,¹⁵ который вступил в силу и направлен на пресечение в международных аэропортах актов насилия, которые угрожают или, могут угрожать безопасности лиц или безопасной эксплуатации таких аэропортов; и
- **Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения**,¹⁶ которая вступила в силу и предназначена для пресечения противоправных действий, направленных против воздушных судов и осуществляемых путем использования пластических взрывчатых веществ.

РЕГИОНАЛЬНЫЕ МНОГОСТОРОННИЕ СОГЛАШЕНИЯ

Хотя государствам не удалось достигнуть глобально приемлемого многостороннего соглашения по обмену коммерческими правами в области воздушного транспорта, в настоящее время разработано несколько региональных многосторонних межправительственных соглашений и договоренностей, которые регулируют конкретные аспекты международного воздушного транспорта. Они включают в хронологическом порядке:

- **Многостороннее соглашение о коммерческих правах при нерегулярных воздушных перевозках в Европе**, заключенное государствами – участниками Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и подписанное в Париже 30 апреля 1956 года, в котором устанавливается политика в отношении того, что воздушные суда, осуществляющие нерегулярные коммерческие полеты в Европе, которые не создают угрозы регулярным перевозкам, могут осуществлять свободно.
- **Международное соглашение о порядке установления тарифов для регулярных воздушных сообщений**, подписанное в Париже 10 июля 1967 года, которое предоставило государствам – членам ЕКГА единые принципы и процедуры по установлению тарифов и обеспечило функционирование механизма ИАТА по проведению конференции;
- **Многостороннее соглашение о коммерческих правах на нерегулярные воздушные перевозки членом Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН)**, которое было подписано в Маниле 13 марта 1971 года и которое сняло ограничения на нерегулярные воздушные перевозки в подрегионе;

- *Международное соглашение о порядке установления тарифов для внутриевропейских регулярных перевозок, заключенное государствами – членами ЕКГА, подписанное в Париже 16 июня 1987 года, в котором предусматриваются единые принципы и процедуры установления тарифов и которое вводит зональную систему регулирования тарифов;*
- *Международное соглашение о распределении объемов перевозок на внутриевропейских регулярных воздушных сообщениях, заключенное государствами – членами ЕКГА, подписанное в Париже 16 июня 1987 года, в котором предусматриваются единые принципы и процедуры распределения объемов перевозок на внутриевропейских регулярных воздушных сообщениях и которое вводит зональную схему распределения объемов перевозок;*
- *Декларацию Ямусукро о новой африканской политике в области воздушного транспорта, подписанную министрами гражданской авиации африканских государств в октябре 1988 года и пересмотренную в сентябре 1994 года, в которой устанавливается программа по интеграции африканских авиакомпаний и излагаются основные принципы сотрудничества в области воздушного транспорта среди государств Африки;*
- *Решение 297 Комиссии Картахенского соглашения по претворению в жизнь Акта Каракаса, подписанного в мае 1991 года и утвержденного президентами пяти государств Андского пакта (Боливия, Венесуэла, Колумбия, Перу и Эквадор), в котором для данного региона устанавливается политика "открытого неба" в области воздушного транспорта.*
- *Многостороннее соглашение, касающееся осуществления воздушных перевозок в пределах Общего рынка стран Карибского региона (КАРИКОМ), обычно называемое Многостороннее соглашение о воздушных перевозках КАРИКОМ (МАСА), которое было заключено 6 июля 1996 г. 11 из 24 государств-участниц и вступило в силу в ноябре 1998 г.*
- *Форталезское соглашение, подписанное 17 декабря 1996 г., которое либерализовало внутрирегиональные воздушные перевозки по маршрутам, не охваченных двусторонними соглашениями, среди четырех участников договора Меркосур и двух ассоциативных членов этой организации.*
- *Банджельский договор по ускорению выполнения Декларации Ямусукро, обычно называемый Банджельским договором, который подписали Гамбия, Гвинея, Нигерия и Острова Зеленого Мыса в 1997 г. и которое либерализовало воздушное сообщение между каждым из этих государств.*
- *Соглашение между генеральными директорами гражданской авиации Королевства Камбоджа, Лаосской Народно-Демократической Республики, Мьянмы и Социалистической Республики Вьетнам об установлении субрегионального сотрудничества в области воздушного транспорта, обычно называемое Соглашением СLMV, заключенным 15 января 1998 г. Камбоджей, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Мьянмой и Вьетнамом, которое установило режим субрегионального сотрудничества в целях обеспечения либерализации воздушного транспорта;*
- *Соглашение КОМЕСА среди 21 государства-участника Общего рынка Восточной и Южной Африки (КОМЕСА), которые в 1999 г. перешли от полной либерализации грузовых перевозок на первой стадии программы либерализации своих воздушных перевозок ко второй стадии – либерализации пассажирских перевозок;*
- *поэтапная программа либерализации воздушных перевозок между участниками Комиссии по гражданской авиации арабских государств, которая окончательно принята в 2000 г. и предусматривает либерализацию воздушных перевозок между государствами-участниками к 2005 г.;*
- *Многостороннее соглашение о либерализации международного воздушного транспорта, известное также как Соглашение Кона, подписанное 1 мая 2001 г., подписанное Брунеем-Даруссаламом, Чили, Новой Зеландией, Сингапуром и Соединенными Штатами, которое является многосторонним соглашением "открытого неба" сторон-подписантов и которое открыто для присоединения к нему любого члена Группы азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества, а также других государств (впоследствии к Соглашению присоединились Перу и Самоа);*
и
- *Протокол к Многостороннему соглашению о либерализации международных воздушных перевозок, подписанный 1 мая 2001 г. Бруней-Даруссаламом, Новой Зеландией и Сингапуром, которое предусматривает обмен каботажем и так называемыми правами "седьмой свободы";*
- *Многостороннее соглашение по либерализации воздушных перевозок между государствами Форума тихоокеанских островов, утвержденная в августе 2003 г. руководителями государств-участников Форума, которое предусматривает поэтапную либерализацию воздушных перевозок среди участников Соглашения и открыто для условного присоединения к нему других государств, не участвующих в нем.*

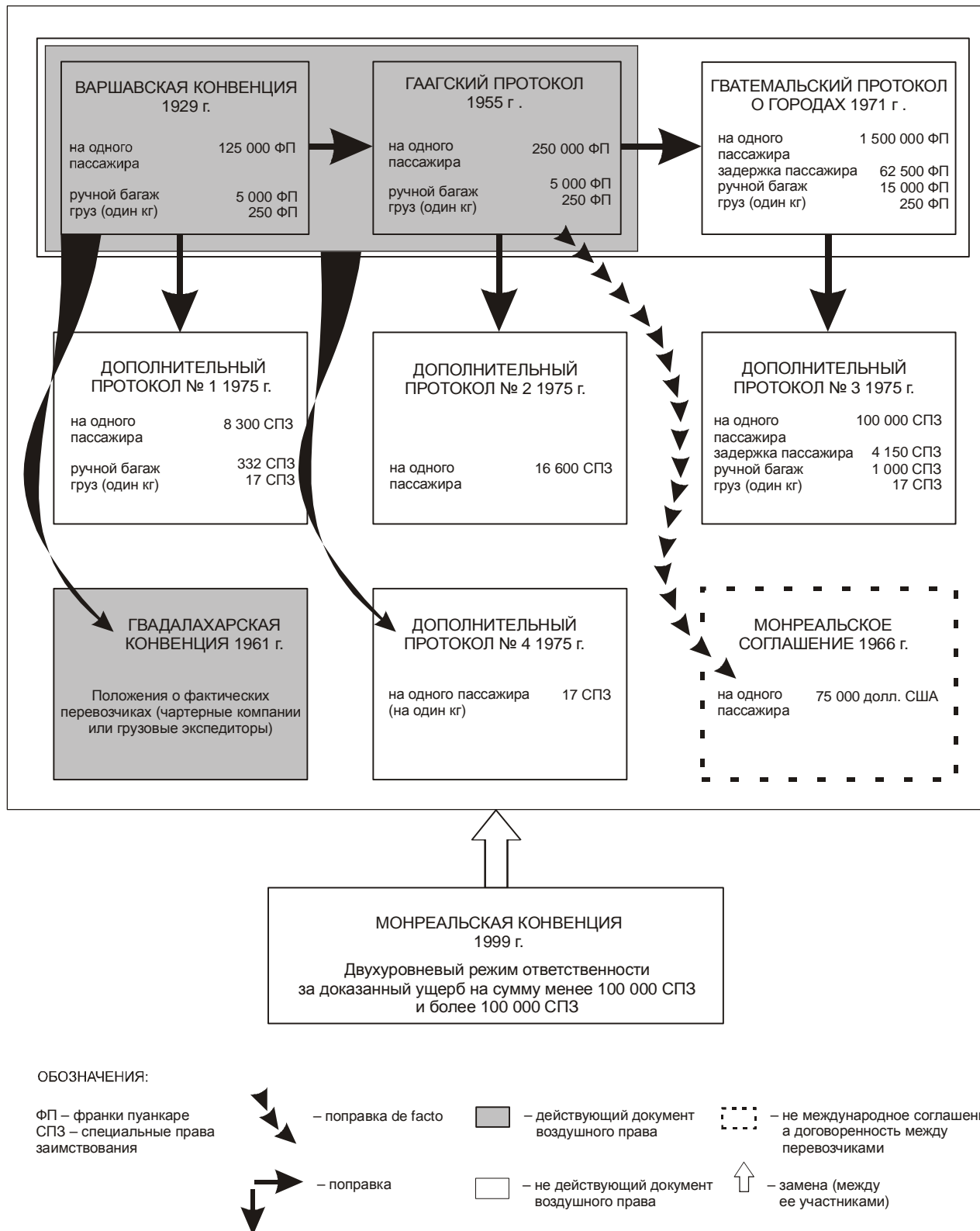


Рис. 3.2.1 "Варшавская система", Монреальская конвенция 1999 г. и пределы ответственности перевозчика

СНОСКИ

1. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 года.
2. Протокол об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, подписанный в Гааге 28 сентября 1955 года (Дос 7632).
3. Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции для Унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору, подписанная в Гвадалахаре 18 сентября 1961 года (Дос 8181).
4. Протокол об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года, подписанный в Гватемале 8 марта 1971 года (Дос 8932).
5. Дополнительный протокол № 1 об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, подписанный в Монреале 25 сентября 1975 года (Дос 9145).
6. Дополнительный протокол № 2 об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года, подписанный в Монреале 25 сентября 1975 года (Дос 9146).
7. Дополнительный протокол № 3 об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной протоколами, совершенными в Гааге 28 сентября 1955 года и в Гватемале 8 марта 1971 года, подписанный в Монреале 25 сентября 1975 года (Дос 9147).
8. Монреальский протокол № 4 об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года, подписанный в Монреале 25 сентября 1975 года (Дос 9148).
9. Конвенция для унификации некоторых правил международных перевозок по воздуху, совершено в Монреале 28 мая 1999 г. (Дос 9740).
10. Конвенция о международном признании прав на воздушные суда, подписанная в Женеве 19 июня 1948 года (Дос 7620).
11. Конвенция об ущербе, причиненном иностранным воздушным судном третьим лицам на поверхности, подписанная в Риме 7 октября 1952 года (Дос 7364).
12. Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанная в Токио 14 сентября 1963 года (Дос 8364).
13. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанная в Гааге 16 декабря 1970 года (Дос 8920).
14. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанная в Монреале 23 сентября 1971 года (Дос 8966).
15. Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, совершенный в Монреале 23 сентября 1971 г., подписанный в Монреале 24 февраля 1988 года (Дос 9518).
16. Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения, совершенная в Монреале 1 марта 1991 года (Дос 9571).

Глава 3.3

КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ПРОЦЕССА И СТРУКТУРЫ МНОГОСТОРОННЕГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Ключевые вопросы процесса и структуры многостороннего регулирования носят длительный характер и в основном нацелены на то, следует ли добиваться и каким образом жизнеспособного многостороннего соглашения или соглашений (или всемирного, или трансрегионального), которые бы дополняли двусторонние соглашения по воздушному транспорту. (Эти вопросы отличаются от мер регулирования в рамках региональных экономических сообществ государств, чье членство ограничено с географической точки зрения и чьи внутренние структуры и процессы регулируют другие виды деятельности в дополнение к воздушному транспорту). В резолюции А33-19 Ассамблеи ИКАО (действующая) говорится, что "...целью Организации продолжает оставаться максимально возможная степень многосторонности в коммерческих правах".

В первом разделе настоящей главы излагаются доводы за и против обеспечения многостороннего регулирования воздушного транспорта. В следующем разделе исследуются возможные процессы ведения переговоров, которые могут быть использованы для достижения многостороннего соглашения. В третьем разделе описываются возможные общие структурные элементы такого соглашения. В заключительном разделе обсуждается Генеральное соглашение о торговле услугами и его Приложение по воздушному транспорту, которое является попыткой многостороннего регулирования вне рамок какой-либо традиционной структуры.

ЗАЧЕМ НУЖЕН МНОГОСТОРОННИЙ ПОДХОД?

Доводы и за и против многостороннего регулирования международного концентрируются на его адаптации к широкомасштабным экономическим явлениям, и его относительной эффективности по сравнению с двусторонним регулированием.

Доводы в пользу многостороннего подхода, имеющие отношение к адаптации к более широкомасштабным экономическим явлениям, следующие:

- воздушный транспорт является отраслью обслуживания, на которую исключительно воздействуют те же самые силы, которые влияют на другие отрасли обслуживания (например, приватизация национальных компаний и иностранный акционерный капитал в национальных компаниях; объединения компаний, добивающиеся доступа к всемирному рынку; и либерализация в области регулирования), однако он по-прежнему остается отдельной отраслью и регулируется методами, отличными от методов, характерных для других отраслей обслуживания, что сдерживает развитие отрасли воздушного транспорта;
- воздушный транспорт не требует специального регулирования, поскольку, уже развившись, он в настоящее время не является больше "младенцем" или исключительно "специальной" отраслью;
- двусторонний процесс взаимобмена имеет тенденцию к ограничению возможностей до уровня, считаемого приемлемым для наименее конкурентоспособной и наиболее ограниченной стороны; таким образом, двусторонние воздушные соглашения все в большей степени рассматриваются руководством предпринимательских авиакомпаний как неприемлемые ограничения, создающие препятствия для развития отрасли;
- пользователи воздушным транспортом, аэропорты и авиакомпании заслуживают снятия ограничений, вызванных двусторонним регулированием воздушного транспорта (которые иногда могут сдерживать развитие туризма и торговли); и
- такое освобождение может быть наилучшим образом достигнуто с помощью многосторонности, которая может объединить преимущества и снять ограничения без значительных усилий, характерных для ряда двусторонних соглашений, и, таким образом, она получает все большее признание как более лучший инструмент, чем двусторонность, для достижения широкой либерализации.

В доводах за, в которых обращается внимание на эффективность, говорится, что принцип многосторонности мог бы:

- содействовать быстрому установлению различных связей в области новых двусторонних воздушных сообщений в рамках единого многостороннего соглашения по мере присоединения каждой новой стороны к указанному многостороннему соглашению без проведения двусторонних переговоров с существующими участниками этого соглашения;
- таким образом покончить с напрасной тратой времени и расходов на проведение и повторное проведение переговоров по большому числу двусторонних соглашений о воздушных сообщениях, т. е. процессом, который ограничивает развитие системы воздушного транспорта;
- содействовать достижению более объективных результатов (в частности, в отношении доступа к рынку), чем различные двусторонние переговоры, поскольку на исход двусторонних переговоров могут повлиять субъективные обстоятельства, связанные с различием в возможностях проведения переговоров и воздействием участвующих сторон на их ход;
- покончить с несовместимостью условий, связанных с доступом к рынку, которые в настоящее время осложняют или препятствуют осуществлению перевозок по маршрутам с несколькими остановками; и
- содействовать дальнейшему повышению уровня стандартизации различных договоренностей в области регулирования, включаемых в настоящее время в двусторонние соглашения о воздушных сообщениях (по таким вопросам, как освобождение от таможенных пошлин, авиационная безопасность и конверсии и перевод валюты).

Доводы против, имеющие отношение к адаптации к широкомасштабным экономическим явлениям, следующие:

- многосторонние соглашения по воздушному транспорту не нужны, поскольку двусторонний подход уже успешно использовался для достижения либерализации воздушных перевозок государств-партнеров, стремящихся к либерализации;
- сторонники многостороннего подхода ошибаются, считая, что поскольку вероятно будет трудно в рамках многостороннего соглашения ограничить доступ к отдельным двусторонним рынкам (например, с целью достижения баланса выгод), такие ограничения были бы обязательно исключены;
- если либеральное многостороннее соглашение о воздушном транспорте достигается с небольшими ограничениями, то оно всего вероятней будет выгодно крупным и прочно обосновавшимся авиакомпаниям, продвигающим свои интересы в ущерб интересам развивающихся государств (которые могут получать недостаточно помощи для обеспечения продолжения их международного присутствия), таким образом создавая угрозу продолжению доступа таких стран к необходимым воздушным перевозкам; и

- не говоря уже о проблемах, которые он поднимает, многосторонний подход просто неосуществим в обозримом будущем при отсутствии широкого консенсуса.

В доводах против, имеющих отношение к относительной эффективности, утверждается, что многосторонний подход:

- неизбежно ведет к "наименьшему общему знаменателю", которая может уменьшить охват и эффективность любого соглашения;
- менее гибок, поскольку намного сложнее осуществить пересмотр многостороннего соглашения, чем двустороннего соглашения (для этого требуется не две, а несколько сторон, которые бы заинтересованы в этом);
- не позволяет государствам составить соглашение по регулированию для конкретных двусторонних ситуаций; и
- ослабляет способность государства защищать национального авиаперевозчика или перевозчиков путем применения двусторонних специальных и микромер регулирования.

Сторонники дальнейшего использования принципа двусторонних соглашений также подчеркивают, что международные воздушные перевозки возросли исключительными темпами в рамках двустороннего принципа и что этот принцип не препятствовал технологическим и рыночным нововведениям, например, вводу реактивных воздушных судов и автоматизированных систем бронирования.

Решение о том, выступать за или против какого-либо многостороннего соглашения по воздушному транспорту, требует взвешивания вышеизложенных (и, возможно, других) аргументов (при этом обращая внимание на то, что и те и другие носят гипотетический характер) и исследования возможных многосторонних процессов и возможных соответствующих структурных компонентов.

**ВОЗМОЖНЫЕ ПРОЦЕССЫ
ПОИСКА НОВОГО ПРИНЦИПА
МНОГОСТОРОННОСТИ**

Традиционные и другие процессы, которые могут быть использованы при попытке достичь некоторого нового многостороннего соглашения (соглашений) или договоренности (договоренностей) с целью регулирования коммерческого воздушного транспорта, включают:

- всемирную дипломатическую конференцию для обсуждения и разработки многостороннего соглашения, или
- конференцию государств-единомышленников, на которой будут вестись переговоры о заключении многостороннего соглашения, вероятно, открытого для при-

соединения государств, не участвующих в конференции, и проект которого будет обсуждаться и разрабатываться участвующими сторонами, или

- переговоры на уровне "государство – региональный орган" или "региональный орган – региональный орган" с целью заключения между ними соглашения, открытого для присоединения третьих сторон, или
- ведение переговоров и разработку формы всеобъемлющего многостороннего соглашения по воздушному транспорту под эгидой организации, не связанной с воздушным транспортом (предположительно торговой).

Каждый из этих возможных процессов имеет трудные и пока еще нерешенные проблемы:

- успешная всемирная дипломатическая конференция требует определенного широкого консенсуса в отношении поставленных целей и средств их достижения, т. е. консенсуса, который в настоящее время в этой области пока еще не наблюдается;
- "единомыслие", достаточное для того, чтобы собрать **значительное** число государств из разных регионов мира для поиска нового соглашения, пока еще отсутствует (принимая во внимание различия национальных условий и потребность каждого государства действовать в своих национальных интересах, т. е. интересах, которые редко (если вообще) совпадают с интересами любого другого государства);
- достаточно трудно создать процесс, с помощью которого региональный орган может сформулировать общую переговорную позицию и провести, как организация, двусторонние переговоры со второй стороной, не вызвав закономерной обеспокоенности малых государств и не приглашенных или не участвующих сторон в связи с тем, что их интересам может быть нанесен ущерб; и
- форум, не связанный с воздушным транспортом (группа по переговорам об услугах под эгидой ГАТТ), изучил широкое многостороннее соглашение на предмет включения прав доступа к рынку воздушного транспорта, но встретил только минимальную поддержку в основном из-за предложенного включения обязательного (но не обязательно взаимного) режима наибольшего благоприятствования.

Некоторый предварительный процесс очень подробного анализа и составления (на уровне экспертов) основных элементов всеобъемлющей многосторонней структуры регулирования, проведенный в течение более длительного периода времени, чем обычно предусматриваемого для конференции, мог бы неизбежно привести к разработке некоторых потенциально жизнеспособных мер регулирования. Если бы такие меры имели достаточную временную приемлемость, они могли бы создать консенсус, достаточный для того, чтобы начать один или несколько из вышеупомянутых процессов ведения переговоров и разработки проекта.

**ВЕРОЯТНЫЕ ХАРАКТЕРНЫЕ
СТРУКТУРНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ
НОВОГО МНОГОСТОРОННЕГО
СОГЛАШЕНИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ
ТРАНСПОРТУ**

Теоретически структура нового многостороннего соглашения может быть структурой обычного многостороннего соглашения: оно вступит в силу только тогда, когда будет сдано на хранение заранее установленное количество ратификационных грамот, документов о присоединении или утверждении государствами, которые участвовали в переговорах по данному соглашению; оно может быть изменено только при утверждении заранее согласованным количеством сторон; оно может предусматривать ограниченное число оговорок и присоединение другими государствами и т. д. Соответственно его структура может: иметь нетрадиционную форму; вступить в силу (между давшими согласие сторонами), как только две ратификационные грамоты, два документа о присоединении или утверждении будут сданы на хранение; обладать гибкостью, достаточной для сведения к минимуму необходимости внесения поправок; предусматривать применение поправок, принятых каждой стороной; предусматривать присоединение другими государствами и т. д.

Основной целью такого соглашения предположительно будет либерализация; однако оно может иметь дополнительные цели, такие как увеличение участников договора со стороны развивающихся государств и достижение большей степени эффективности в области регулирования. Такое соглашение может быть нацелено на немедленную либерализацию, последовательную либерализацию или, возможно, на учет как либерализации, так и некоторых аспектов более традиционных методов регулирования. Оно может быть составлено с учетом потребностей пользователей воздушного транспорта и авиатранспортных служащих, аэропортов и аэропортовых общин, с учетом интересов туризма и торговли, а также интересов авиакомпаний и регулирующих их деятельность органов.

Принципиальный вопрос разработки нового соглашения будет заключаться в том, заменит ли этот договор существующие двусторонние соглашения или будет дополнением к ним. Если многостороннее соглашение будет дополнять двусторонние соглашения, то возникнет вопрос о том, каким образом будет работать такой смешанный режим.

Многостороннее соглашение может:

- включать как регулярные, так и нерегулярные авиаперевозки между участвующими сторонами;
- охватывать только регулярные или только нерегулярные авиаперевозки между участвующими сторонами;
- охватывать только определенные виды перевозок первоначально или в долгосрочном плане, т. е. только пассажирские или только грузовые и почтовые, или может охватывать те и другие;

- включать доступ к рынку (маршруты, перевозки и эксплуатационные права), возможно, подлежащий дальнейшей двусторонней договоренности, но не обязательно доступ ко всем рынкам (например, составители могут исключить так называемую седьмую свободу и исключить или ограничить права на каботаж); и
- по всей вероятности включать некоторые меры регулирования, в частности, для использования их стороной в тех случаях, когда необходимо прореагировать на действия, которые считаются противоречащими целям и условиям такого соглашения.

Наряду с проведением большого объема новаторской работы, для того чтобы в многостороннем контексте выразить некоторый вид и уровень (предположительно либерализованный) регулирования основных вопросов озабоченности двух сторон (главным образом права на доступ к рынку, объемы перевозок, тарифы и коммерческие условия), новая многосторонняя структура может, вероятно:

- применять или адаптировать текст, используемый в типовом соглашении о воздушных сообщениях (ТСВС, содержится в Дос 9587);
- применять и адаптировать некоторые или все элементы многосторонних соглашений, которые действуют (например, соглашения Кона) или предлагаются (такие, как стандартное многостороннее соглашение по либерализации воздушных грузовых перевозок, разработанное Секретариатом ОЭСР);
- применять и возможно адаптивно улучшать некоторые концепции и подходы, используемые или предлагаемые для использования в торговых соглашениях (как это объясняется в следующем разделе настоящей главы);
- ввести новый подход к решениям спорных вопросов, обычно отсутствующий в двусторонних соглашениях по воздушному транспорту; и
- включать положения о возможном коллективном согласии государств, выступающих в качестве регионального органа.

**ГЕНЕРАЛЬНОЕ СОГЛАШЕНИЕ
О ТОРГОВЛЕ УСЛУГАМИ (ГСТУ)
И СОДЕРЖАЩЕЕСЯ В НЕМ
ПРИЛОЖЕНИЕ ПО ВОЗДУШНОМУ
ТРАНСПОРТУ**

Генеральное соглашение о торговле услугами (ГСТУ), выработанное Группой по переговорам о торговле услугами (ГПТУ) (группа стран-участниц, созданная ГАТТ для этой цели в ходе Уругвайского раунда переговоров), вступило в действие 1 января 1995 г. и использует различные торговые принципы и практики для определенных услуг, включая, в Приложении, определенные услуги по воздуш-

ным перевозкам, отличающимся от традиционной системы регулирования. В этом документе приложение ГСТУ по воздушным перевозкам исключает любые предоставленные права на перевозки и услуги, имеющие прямое отношение к осуществлению прав на перевозки, за исключением трех мягких прав на:

- 1) *услуги по ремонту и техническому обслуживанию воздушных судов, имея в виду виды деятельности, проводимые на воздушном судне или его части, когда оно снято с полетов; к таким видам деятельности не относится так называемое линейное техническое обслуживание;*
- 2) *продажу и сбыту услуг воздушного транспорта, имея в виду возможности для заинтересованного авиоперевозчика продавать и сбывать свободно свои услуги воздушного транспорта, включая все аспекты маркетинга, такие, как исследование рынка, реклама и дистрибуция; к таким видам деятельности не относится установление цен на услуги воздушного транспорта или применяемые условия; и*
- 3) *услуги автоматизированной системы бронирования, имея в виду услуги, предоставляемые через автоматизированные системы, которые хранят информацию о расписаниях авиоперевозчиков, наличии, тарифах и правил тарификации, а также через которые можно забронировать или получить билеты.*

В приложении также предусматривается, что к содержащимся в Соглашении процедурам урегулирования споров можно прибегать только в тех случаях, когда обязательства и гарантии были приняты заинтересованными сторонами и когда процедуры урегулирования споров, предусмотренные в двусторонних и других многосторонних договоренностях, были исчерпаны. В нем также подтверждается, что никакое конкретное обязательство или гарантия, принятые в рамках Соглашения, не будут ущемлять или затрагивать обязательств любой стороны по двусторонним или многосторонним соглашениям, которые имеют силу при вступлении в силу Соглашения, создающего Всемирную торговую организацию (см. главу 3.7). Приложение также требует, чтобы Совет по торговле услугами "проводил периодический анализ, не менее одного раза в пять лет, событий в секторе воздушного транспорта и действия приложения с целью рассмотрения возможного дальнейшего применения Соглашения в этом секторе". "Первый анализ приложения начался в 2000 г.).

Само ГСТУ, в рамках которого действует приложение по услугам воздушного транспорта, определяет четыре вида поставки или разных способа, с помощью которых услуги могут быть поставлены на рынки, которые являются иностранными по отношению к поставщику, а именно:

- *через границу, то есть поставка услуги с территории одной стороны на территорию другой стороны (например, международные полеты или телефонные пе-*

реговоры). Это не требует от поставщика первой стороны быть допущенным на территорию второй стороны, только само услуга пересекает национальные границы;

- **потребление за границей**, то есть поставка услуги на территории одной стороны потребителю услуги любой другой стороны. Как правило, это подразумевает выезд потребителя в поставляющую страну, например, с целью туризма или учебы. Другой пример ремонт воздушного судна за пределами родной страны;
- **коммерческое присутствие**, то есть поставка услуги через коммерческое присутствие иностранного поставщика на территории другой стороны (например, офис по продаже билетов авиакомпании, филиал или отделение для поставки таких услуг, как банковские или юридические консультации);
- **представительство физического лица**, то есть поставка услуги через присутствие иностранных граждан или лиц на территории другой стороны (например, адвоката, врача, архитектора).

Основное внимание в ГСТУ уделяется либерализации. В ГСТУ содержится три **основных принципа либерализации**, а именно:

- **доступ к рынку** или определение уровня доступа, предоставляемого другим сторонам с помощью четырех видов поставки;
- **национальный режим**, т. е. режим, применяемый к иностранным услугам и поставщикам услуг, не менее благоприятный, чем тот, который предоставляется стороной своим компаниям и поставщикам услуг; и
- **режим наибольшего благоприятствования (РНБ)**, т. е. отсутствие дискриминации, предоставление всем сторонам не менее благоприятного режима, чем тот, который предоставляется любой другой стороне.

Между этими принципами существует значительное различие. Доступ к рынку и национальный режим являются **конкретными принципами в рамках ГСТУ**, т. е. принципами, которые каждая отдельная сторона может выбрать или не выбрать для применения к любой конкретной услуге или ее части в рамках условий и ограничений, содержащихся в ее конкретном обязательстве в отношении этой услуги. В противоположность режим РНБ является **общим обязательством в рамках ГСТУ**, т. е. обязательством, применяемым неограниченно ко всем видам услуг, включая те услуги, по которым сторона не взяла никаких конкретных обязательств в отношении доступа к рынку или национального режима.

Однако стороны могут сделать исключение РНБ в отношении конкретных услуг путем включения их в свой перечень исключений. Таким образом, сторона может варьировать степень своей либерализации в отношении конкретного вида услуг путем: 1) представления освобождения от РНБ в отношении этого вида услуг или 2) принятия конкретных обязательств в отношении доступа к рынку и национального режима, включая любые условия и ограничения. Это может привести к различным обязательствам различных сторон в отношении одного и того же вида услуг, что, по мнению критиков, приводит к появлению "**бесплатного проезда**", когда стороны пользуются либерализованным доступом в отношении поставки конкретной услуги на территориях других сторон без предоставления такой же степени либерализованного доступа к такой же услуге на своих собственных рынках. В ответ те, кто придерживается более широкой точки зрения, подчеркивают, что либерализация других видов услуг сторонами, которые являются "бесплатными ездоками", как правило, смягчает отсутствие либерализации конкретной услуги в отношении некоторых сторон. Они также полагают, что со временем постепенная либерализация путем проведения дальнейших переговоров приведет к исключению освобождений РНБ и дополнительных специальных обязательств в отношении доступа к рынку и национального режима, что делает менее распространенным феномен "бесплатного ездока".

Другие общие обязательства в соглашении (ГСТУ) включают:

- **прозрачность**, т. е. открытость, которая требует безотлагательной публикации всех соответствующих правил и нормативных документов, административных инструкций и любых других решений, постановлений или мер, предусмотренных общего применения, которые касаются Соглашения или влияют на его действие (за исключением определенной конфиденциальной информации, оглашение которой может препятствовать обеспечению выполнения законов, каким-то образом противоречить государственным интересам или наносить ущерб законным коммерческим интересам отдельных предприятий);
- **более активное участие развивающихся стран**, которое должно быть обеспечено на основе расширения их доступа к технологии, каналам распределения и сетям распространения информации; путем либерализации доступа к рынкам в отношении секторов и видов услуг, представляющих для них интерес с точки зрения экспорта; и конкретного учета серьезных трудностей наименее развитых стран в плане принятия ими договорных обязательств;
- **непрепятствование** (при определенных обстоятельствах) сторонам соглашения участвовать или вступать в соглашения об экономической интеграции, в которых предусмотрена либерализация торговли услугами;

- обеспечение того, чтобы любые меры общего применения по внутреннему регулированию торговли услугами, в тех секторах или подсекторах, в которых принимаются конкретные обязательства, осуществлялись разумным, объективным и беспристрастным образом;
- признание выданных лицензий или сертификатов, образования или полученного опыта или удовлетворенных требований в конкретной стране без дискриминации между странами при применении ее стандартов или критериев санкционирования, лицензирования и сертификации поставщиков услуг;
- требование от монополистов-поставщиков услуг на территории страны соблюдать режим РНБ и конкретные обязательства по доступу к рынку и национальному режиму; и
- неприменение ограничений на международные перевозки и платежи по текущим операциям, связанным с конкретными обязательствами в рамках ГСТУ, за исключением ограничений в качестве ответных мер на проблемы платежного баланса (которые должны применяться на недискриминационной основе ко всем сторонам).

Возможное использование процедуры торговых переговоров, содержащейся в ГСТУ, в широких и многосторонних соглашениях по воздушному транспорту заключается в процедуре *предложений и запросов*, т. е. процедуре, в ходе которой каждая сторона перечисляет виды услуг, которые она готова либерализовать, и те услуги, которые она бы хотела, чтобы другие стороны либерализовали. Стороны двусторонних или многосторонних соглашений совершенствуют свой перечень в отношении предложений с целью обеспечения со стороны других сторон либерализации тех видов услуг, которые они запросили. Расширение перечня предложений всех сторон сокращает перечень запросов, и это продолжается до тех пор, пока стороны не прекратят вносить дальнейшие изменения в свой перечень предложений.

Применение основного принципа ГСТУ – РНБ к правам на перевозки продолжает оставаться сложным и трудным вопросом. Хотя и существует определенное мнение в пользу расширения приложения ГСТУ по услугам воздушного транспорта и включения некоторых мягких прав, а также некоторых аспектов жестких прав, общий консенсус по вопросу о том, стоит ли это делать, а если стоит, то как, отсутствует.

Глава 3.4

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) является всемирной межправительственной организацией, созданной на основании Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года в целях содействия безопасному упорядоченному развитию международной гражданской авиации во всем мире (адрес в Интернете: www.icao.int). Являясь специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, она устанавливает международные стандарты и правила, необходимые для обеспечения безопасности полетов, экономичности, эффективности и регулярности воздушных перевозок, и является инструментом сотрудничества во всех областях гражданской авиации между ее государствами-участниками, число которых составляет 188 (на август 2003 г.).

В соответствии с практикой межправительственных организаций политика организации вырабатывается на различных многонациональных встречах. В данной главе рассматриваются только те аспекты, которые касаются экономического регулирования. В первом разделе дается описание различных органов ИКАО, которые на своих встречах вырабатывают политику, включая вопросы регулирования международного воздушного транспорта. В ней также объясняется, как эти органы организованы (структура) и проводят свою работу (процесс).

Разработка политики обычно требуют проведения значительного объема предварительных исследований и анализа, обеспечения проведения встреч органов, занимающихся разработкой политики, и последующего претворения в жизнь и контроля за принятыми решениями. Многие соответствующие задачи, предусматривающие участие Организации, в основном выполняются *Секретариатом ИКАО, постоянной организационной структурой с персоналом, нанятым из стран-участниц ИКАО*. В следующем разделе настоящей главы определяются те части этой структуры, которые непосредственно связаны с вопросами международного воздушного транспорта, и дается описание их основные функции.

Деятельность как органов, занимающихся разработкой политики, так и Секретариата ИКАО обеспечивает государствам-участникам рекомендациями, инструктивным материалом и информацией в области политики. Заключительный раздел настоящей главы посвящен основным результа-

там работы органов, занимающихся разработанной политикой и Секретариата, которые связаны с регулированием международного воздушного транспорта.

ОРГАНЫ, ЗАНИМАЮЩИЕСЯ РАЗРАБОТКОЙ ПОЛИТИКИ

Ассамблея государств-участников, высший орган Организации, созывается Советом ИКАО раз в три года. Кроме того, в любое время Советом ИКАО или по запросу не менее 1/5 государств-участников ИКАО может созываться чрезвычайная сессия.

Работа каждой Ассамблеи осуществляется аккредитованными делегациями государств-участников ИКАО. Каждое государство-участник имеет один голос в Ассамблее и ее вспомогательных органах. Аккредитованные лица регистрируются в качестве делегатов, лиц, замещающих делегатов или консультантов, при этом одно лицо в каждой делегации назначается руководителем делегации. Наблюдатели от приглашенных государств, не являющихся участниками ИКАО, и международных организаций могут участвовать в обсуждении на открытых заседаниях без права голоса. Представители печати и общественности могут также участвовать в открытых заседаниях. Используемая на Ассамблее документация предоставляется на английском, арабском, китайском, французском, русском и испанском языках. На эти языки также обеспечивается синхронный перевод.

Каждая Ассамблея открывается Президентом Совета и проводит пленарные заседания с целью: выбора президента и вице-президентов из членов делегаций государств-участников, принятия повестки дня, создания различных комитетов и комиссий, выбора их председателей, выбора государств в члены Совета, рассмотрения работы комитетов и комиссий, принятия резолюций в отношении политики, а также принятия бюджета и программы работы на предстоящее трехлетие.

Экономическая комиссия является вспомогательным органом, который обычно создается на каждой очередной сессии Ассамблеи для обсуждения и разработки резолюций

по экономическим вопросам (включая вопросы, касающиеся регулирования) в области международного воздушного транспорта. Экономическая комиссия рассматривает все переданные ей вопросы обычно на основе рабочих документов, представленных государствами-участниками, Советом, Секретариатом или аккредитованными наблюдателями, и представляет отчеты о своей работе на рассмотрение на пленарных заседаниях Ассамблеи.

Совет является постоянным руководящим органом ИКАО, подотчетным Ассамблее, состоящим из 36 государств-участников, избираемых Ассамблеей на трехгодичный срок. В течение года Совет обычно проводит три сессии. Совет избирает своего Президента на трехлетний срок и трех вице-президентов сроком на один год. Генеральный секретарь ИКАО исполняет обязанности секретаря Совета. Любое государство-участник может участвовать без права голоса в рассмотрении Советом любого вопроса, который непосредственно затрагивает его интересы.

Совет представляет ежегодные отчеты Ассамблее, выполняет директивы Ассамблеи и выполняет свои обязанности и осуществляет права в соответствии с Конвенцией. В области воздушного транспорта Совет выполняет соответствующие резолюции Ассамблеи, осуществляет политику в соответствии с резолюциями Совета и принимает решения в отношении задач и приоритетов ИКАО, связанных с программой работы в области воздушного транспорта.

Авиатранспортный комитет является постоянным вспомогательным органом Совета, который рассматривает вопросы воздушного транспорта. Комитет состоит из представителей государств – членом Совета ИКАО, которые назначены Советом и действуют в соответствии с их полномочиями. Права и обязанности Комитета устанавливаются Советом в соответствии с Конвенцией. Комитет выбирает своего председателя и заместителей председателя сроком на один год. Директор Авиатранспортного управления Секретариата является секретарем Авиатранспортного комитета. На заседаниях Комитета часто присутствуют Президент Совета и Генеральный секретарь.

Комитет проводит три группы заседаний каждый год в период заседаний Комитета в ходе каждой сессии Совета, обычно это период в несколько недель, предшествующий сессии Совета. Любое государство-участник может без права голоса участвовать в обсуждении Комитетом любого вопроса, который затрагивает его интересы.

Программа работы Комитета на каждой сессии определяется Советом. Комитет рассматривает рабочие документы и представляет доклады Совету о своей работе, когда это необходимо. Время от времени Комитет также рассматривает предлагаемые изменения в Международных стандартах и Рекомендуемой практике, содержащихся в Приложении 9 "Упрощение формальностей" к Конвенции.

Поскольку Комитет подотчетен Совету, его роль в основном является рекомендательной. Он выступает в качестве органа, занимающегося зондированием вопросов, в отношении которых Совету необходимо принять решение, путем свободного обмена личными мнениями членом Комитета и подробного обсуждения вопросов.

Наряду с дипломатическими конференциями и совещаниями органов ИКАО, занимающихся разработкой политики в области воздушного транспорта, время от времени для этих же самых целей ИКАО проводит специальные всемирные совещания, на которых может присутствовать каждое государство-участник.

Авиатранспортная конференция является специальным всемирным совещанием, проводимым с целью обсуждения вопросов регулирования в области воздушного транспорта. (Находясь на том же уровне, как и аэронавигационная конференция, авиатранспортная конференция не имеет аналогичных широких масштабов, поскольку она не охватывает все вопросы воздушного транспорта.)

Специализированное совещание является специальным всемирным совещанием, проводимым для целей обсуждения вопросов конкретной области воздушного транспорта, например статистики или упрощения формальностей.

Повестка дня конференции обычно утверждается Советом, а повестка специальной сессии – Авиатранспортным комитетом. Специальное всемирное совещание может создавать такие комитеты, подкомитеты и рабочие группы, которые оно сочтет необходимыми или желательными. Председатель специальной всемирной сессии представляет доклад Совету.

Группа экспертов является группой квалифицированных экспертов, создаваемой для выработки в рамках установленного времени или на постоянной основе решения конкретных проблем, которые не могут быть надлежащим образом или быстро решены созданными ИКАО органами или Секретариатом. Обсуждения и выводы группы экспертов направлены на решение технических проблем и носят консультативный характер. При образовании группы экспертов всем государствам-участникам предлагается выдвигать кандидатуры в ее состав. Как правило, отбирается 12–15 кандидатов из числа предложенных для включения в состав группы экспертов.

В области воздушного транспорта группа экспертов может создаваться Советом или Авиатранспортным комитетом (как, например, **Группа экспертов по экономике аэропортов** и **Группа экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания** и **Группа экспертов по регулированию воздушного транспорта**).

При создании группы экспертов устанавливаются ее компетенция и программа работы для того, чтобы четко и однозначно обозначить характер и масштабы поставленных задач. На каждом совещании группа экспертов выбирает

своего председателя и заместителей председателя и проводит свою работу на рабочих языках ИКАО, затребованных участниками. Сотрудник Секретариата осуществляет функции секретаря группы экспертов. Председатель передает доклад каждого совещания группы экспертов Авиатранспортному комитету, который обычно рассматривает данный доклад совместно с документом Секретариата в отношении действий по выводам или рекомендациям, принятым на совещании.

*Исследовательская группа Секретариата является менее формальной группой, назначаемой Генеральным секретарем с целью оказания Секретариату внешней помощи и экспертной оценки при выполнении конкретной задачи. (Например, **Исследовательская группа по автоматизированным системам бронирования (АСБ)**, созданная в 1987 году для оказания помощи Секретариату в проведении исследований, имеющих отношение к автоматизированным системам резервирования). В некоторых отношениях исследовательская группа отличается от группы экспертов: ее функция заключается в предоставлении консультаций Секретариату; сотрудник Секретариата руководит ходом обсуждений исследовательской группы; совещания обычно проводятся на одном языке, и отчеты исследовательской группы представляются назначенным сотрудником Секретариата.*

**АВИАТРАНСПОРТНОЕ
УПРАВЛЕНИЕ**

Авиатранспортное управление Секретариата ИКАО отвечает за программу по воздушному транспорту Организации и авиационную безопасность, а также обеспечивает экспертизу и помощь по вопросам воздушного транспорта различным органам и встречам в рамках ИКАО. Более конкретно оно отвечает за:

- обеспечение экспертной помощи, запрашиваемой Ассамблеей, Советом, Авиатранспортным комитетом, Комитетом совместной поддержки, Комитетом по незаконному вмешательству и специальными группами подразделений, конференций, совещаниями рабочих и аналитических групп, которые могут проводиться в области воздушного транспорта;
- поддержание и исправление рабочих программ по воздушному транспорту и совместной поддержки, подготовка исследований и документации, а также формулирование рекомендаций по этим программам для рассмотрения, по мере необходимости, Авиатранспортным комитетом, Комитетом по незаконному вмешательству или Комитетом совместной поддержки;

- подготовка статистических обзоров и других статистических публикаций;
- подготовка и пересмотр руководств по авиационной безопасности, регулированию перевозок воздушным транспортом, аэропортовым тарифам и аэронавигационным сборам, экономике аэропортов, статистической программы ИКАО и прогнозирование воздушных перевозок; подготовка для встреч документации и докладов по экономическому регулированию, статистике, авиационной безопасности, упрощению процедур и совместному финансированию; и подготовка ежегодных публикаций "*Мир гражданской авиации*", а также главы 1 "*Годового доклада Совета*", которая включает всемирный обзор международной гражданской авиации;
- планирование периодических встреч по авиационному транспорту и подготовка повестки дня и вспомогательной документации; подготовка для публикации утвержденных поправок к Приложению 9 "*Упрощение формальностей*", и Приложению 17 "*Авиационная безопасность*", а также компилирование и опубликование перечней расхождений по этим Приложениям, которые доводятся государствами-участниками; обеспечение консультаций и помощи государствам по выполнению этих Приложений;
- координация работы региональных организаций гражданской авиации по программам воздушного транспорта ИКАО; и связь и сотрудничество с международными и региональными организациями по вопросам воздушного транспорта.

Управление также обеспечивает техническую поддержку и помощь другим управлениям организации и участвует в работе организации в многопрофильных областях, таких как экологические вопросы и внедрение систем связи, навигации и наблюдения/управления воздушным движением (CNS/ATM). Директор Авиатранспортного управления действует в качестве секретаря Авиатранспортного комитета.

Наряду со штаб-квартирой ИКАО в Монреале, *региональные сотрудники по воздушному транспорту находятся в региональных представительствах в Бангкоке, Дакаре, Каире, Лиме и Найроби с целью оказания помощи и экспертной оценки государствам-участникам, у которых аккредитованы представительства, а также региональным органам гражданской авиации, находящимся в Дакаре, Лиме.* Они регулярно присутствуют на совещаниях и конференциях, рассматривающих вопросы воздушного транспорта, а также регулярно посещают государства-участники в своих регионах. Они также обеспечивают связь между Штаб-квартирой ИКАО и этими государствами по вопросам воздушного транспорта.

**ПОЛИТИКА ИКАО, РУКОВОДЯЩИЕ
МАТЕРИАЛЫ И ИНФОРМАЦИЯ**

ИКАО предоставляет государствам-участникам различные опубликованные заявления о своей политике по вопросам регулирования международного воздушного транспорта, которые разработаны или одобрены Ассамблеей или Советом, а также руководящие документы и информацию, подготовленные органами ИКАО или ее Секретариатом.

Документ ИКАО *"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"* (Дос 9587) является всеобъемлющим изданием выводов, решений и руководящих материалов по вопросам воздушного транспорта, которые были утверждены Ассамблеей или Советом и адресуются государствам или прямо касаются действий государств в области воздушного транспорта, а также резолюций Ассамблеи, которые предназначены как для ИКАО, так и для государств.

Помимо настоящего руководства (Дос 9226), другие соответствующие руководящие материалы ИКАО включают:

- *Политика ИКАО по налогообложению в области международного воздушного транспорта* (Дос 8332), который содержит объединенную Резолюцию Совета о налогообложении международного воздушного транспорта и соответствующий комментарий;
- Заявления Совета, такие, как *Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Дос 9082), где излагаются рекомендации и выводы Совета по этим вопросам;
- определения, такие, как *определение "регулярное международное воздушное сообщение"* (в Дос 9587), которое с примечаниями в отношении его применения дает указания государствам-участникам в отношении интерпретации и применения положений статей 5 и 6 Конвенции;
- типовые положения, например положения об объемах перевозки и регулировании тарифов, содержащиеся в Дос 9587;
- информационные сборники, такие, как *Сборник двусторонних соглашений о воздушном транспорте* (Дос 9511), являющийся справочником по основным положениям, содержащимся в действующих двусторонних соглашениях, которые были заключены или изменены государствами-участниками и зарегистрированы в ИКАО. База данных о существующих двусторонних соглашениях готовится к выпуску в формате компакт-диска CD ROM;

- руководства, такие, как настоящее руководство и *Руководство по статистической программе ИКАО* (Дос 9060), которое является руководящим документом по отчетности и использованию статистики ИКАО по гражданской авиации, *Руководство по прогнозированию воздушных перевозок* (Дос 8991), в котором излагаются методы прогнозирования и конкретные исследования для специалистов по прогнозированию в области гражданской авиации, *Руководство по экономике аэронавигационных служб* (Дос 9161), в котором представлены руководящие материалы в помощь тем, кто отвечает за руководство аэронавигационными службами, и *Руководство по экономике аэропортов* (Дос 9562), в котором представлены руководящие материалы для лиц, которые отвечают за управление аэропортами;
- исследования, такие, как исследования лизинга воздушных судов и циркуляр *"Нормативные аспекты выделения "окон" на прилет и вылет рейсов в международных аэропортах"* (Cir 283); и
- письма государства с целью своевременно распространения информации по конкретным вопросам, например, отчетам о событиях в области торговли услугами.

Вопросы регулирования в области воздушного транспорта периодически освещаются в *"Журнале ИКАО"*, ежемесячном издании, публикующем краткие отчеты о деятельности ИКАО и приводится дополнительная информация, представляющая интерес для государств-участников и международного авиационного сообщества.

Каждый материал, касающийся политики ИКАО, указанная информация, обычно помещаются в одном из трех видов изданий ИКАО: документе, циркуляре или сборнике.

Документом ИКАО является вид публикации, используемый для материалов, которые, как считается, имеют постоянный характер или особую важность для всех государств-участников; такими документами являются:

- резолюции, решения и рекомендации, официально принятые Ассамблеей или Советом, тексты, утвержденные Советом, и протоколы Ассамблеи и Совета;
- заявления Совета в отношении политики, относящейся к вопросам воздушного транспорта;
- отчеты по встречам, таким, как всемирные конференции и специализированные совещания, проводимые Советом или Авиатранспортным комитетом; и
- инструктивный материал и информация о международном воздушном транспорте.

Циркуляром ИКАО является вид публикации, используемое для распространения специальной информации, представляющей интерес для государств-участников.

Статистическим сборником ИКАО является вид публикации, используемый в случае важной статистической информации.

Кроме того, *письмо государствам ИКАО* (которое не издается в качестве подлежащего продаже документа ИКАО) используется для распространения информации по конкретным вопросам в определенные сроки и часто содержит просьбу государствам ответить или принять соответствующие действия.

Наряду с распространением печатных материалов и в отличие от указанных выше органов, занимающихся разработкой политики, *региональные семинары ИКАО* используются для информирования официальных лиц в государственных органах управления или соответствующих автономных учреждениях о политике ИКАО, рекомендациях и

информации, а также для обеспечения возможности неофициального обмена информацией и мнениями.

Региональные семинары ИКАО по политике регулирования в области воздушного транспорта в основном имеют дело с текущими вопросами регулирования воздушного транспорта, включая регулирование международного воздушного транспорта на национальном, двустороннем и многостороннем уровнях, как в части процесса и структуры регулирования, так и конкретных областей содержания регулирования (например, доступа к рынку, права собственности на авиакомпанию и контроля, совместного использования кодов и распределения продуктов авиакомпаний), а также с вопросами экономического регулирования и либерализации.

Семинар по политике ИКАО в области регулирования имеет цель, аналогичную региональным семинарам по политике регулирования, но он по продолжительности короче и больше сфокусирован на проблемах и нуждах меньшей группы государств, как правило, субрегиона, где семинар проходит.

Глава 3.5

ВСЕМИРНЫЕ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

Различные всемирные межправительственные организации, хотя непосредственно и не отвечающие за вопросы гражданской авиации, могут прямо или косвенно влиять на регулирование в области международного воздушного транспорта в ходе осуществления своих более широких функций. Большинство организаций поддерживает отношения с органами гражданской авиации, в частности с ИКАО, по вопросам, представляющим взаимный интерес. В нижеследующих разделах данной главы описываются три типа таких организаций: органы Организации Объединенных Наций, специализированные учреждения в рамках этой системы и другие всемирные межправительственные организации.

ОРГАНЫ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Организация Объединенных Наций (ООН) со штаб-квартирой в Нью-Йорке, Соединенные Штаты Америки, была создана в 1945 году согласно Уставу Организации Объединенных Наций со следующими основными целями: поддержание международного мира и безопасности, развитие дружественных отношений между нациями и осуществление международного сотрудничества (www.un.org).

Генеральная Ассамблея ООН является суверенным органом Организации, состоящим из ее государств-членов, которая созывается каждый год для обсуждения вопросов и принятия решений в рамках Устава. Иногда ее резолюции по более широкому вопросу влияли на регулирование международных воздушных перевозок в различные государства и из них.

Совет Безопасности ООН, состоящий из пяти постоянных членов (Китай, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Франции) и десяти непостоянных членов, несет прямую ответственность за поддержание международного мира и безопасности. Когда Совет Безопасности рассматривает вопросы вооруженных конфликтов или санкций, его решения, как пра-

вило, непосредственно влияют на международные воздушные перевозки на соответствующую национальную территорию или территории или из них.

Экономический и Социальный Совет ООН (ЭКОСОС), состоящий из 54 государств – членов ООН, координирует экономическую и социальную деятельность Организации Объединенных Наций. Региональные комиссии ООН, созданные ЭКОСОС, размещены в Аддис-Абебе, Бейруте, Бангкоке, Женеве и Сантьяго. В Африке и Азии эти комиссии спонсируют декады транспорта и связи Организации Объединенных Наций, каждая из которых является десятилетней программой, предназначенной для мобилизации государств, межправительственных организаций, системы ООН и внешних вспомогательных учреждений для совместных действий в развитии транспорта и связи в соответствующих регионах, где воздушный транспорт является одним из семи секторов, включенных в программу.

Международный Суд (МС), состоящий из 15 судей и размещенный в Гааге, Нидерланды, является основным судебным органом ООН и функционирует в соответствии со статутами Международного Суда. Его юрисдикция распространяется на все правовые споры, адресуемые ему государствами в связи с Уставом Организации Объединенных Наций и действующими договорами. Суд принимал решения, затрагивающие регулирование международного транспорта, например, решение о наложении санкций в случаях незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Секретариат ООН, возглавляемый Генеральным секретарем, осуществляет обслуживание других органов ООН, ведет программы Организации и осуществляет ее политику. Наряду с другими задачами Секретариат ведет Серию договоров Организации Объединенных Наций (UNTS – United Nations Treaty Series), официальный сборник зарегистрированных договоров и соглашений, включая соглашения о воздушных перевозках, хранимых в ООН. Секретариат также взаимодействует с ИКАО и другими специализированными учреждениями ООН по вопросам, представляющим взаимный интерес.

**СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ
УЧРЕЖДЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

Наряду с Международной организацией гражданской авиации, специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, ответственным за гражданскую авиацию, шесть других таких учреждений осуществляют ограниченную деятельность, связанную с международным воздушным транспортом.

Международная организация труда (МОТ) со штаб-квартирой в Женеве, Швейцария, была создана в 1919 году с основной целью улучшения условий работы во всем мире и устранения социальной несправедливости. МОТ занимается, *inter alia*, социальными и трудовыми последствиями экономических, регулятивных и технологических изменений в гражданской авиации (www.ilo.ch).

Международная организация по стандартизации (ИСО) со штаб-квартирой в Женеве, Швейцария, была создана в 1947 году в целях содействия развитию стандартизации и связанной с этим деятельности во всем мире с целью упрощения международного обмена товарами и услугами и развития сотрудничества. В области международного воздушного транспорта ИСО занимается, *inter alia*, едиными спецификациями машиночитываемых проездных документов (паспортов и виз), которые разработаны ИКАО (www.iso.ch).

Международный союз электросвязи (МСЭ) со штаб-квартирой в Женеве, Швейцария, был создан в 1865 году с основной целью поддержания и расширения международного сотрудничества между всеми государствами-членами в целях улучшения и рационального использования всех видов электросвязи. Задачи МСЭ в области воздушного транспорта в основном сводятся к регулированию радиочастотного спектра радиочастот, в частности в части его сегментов, выделенных для аэронавигационных служб (www.itu.int).

Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) со штаб-квартирой в Женеве, Швейцария, была создана в 1964 году с целью развития международной торговли и, в частности, торговли с развивающимися странами и между ними. Она служит, *inter alia*, в качестве форума для обсуждения вопросов по воздушному транспорту, в частности стоящих перед наименее развитыми, не имеющими выхода к морю и островными развивающимися странами.

Всемирный почтовый союз (ВПС) со штаб-квартирой в Берне, Швейцария, был создан в 1874 году с целью развития связи между народами путем эффективного использования почтовых служб. ВПС занимается вопросами авиапочты, таким, как тарифы на перевозку, перевозка опасных грузов почтой и адаптация почтовых служб к растущей конкуренции со стороны частных курьеров и операторов экспресс-доставки/ малых отправок (www.upu.int).

Международный банк реконструкции и развития (МБРР) со штаб-квартирой в Вашингтоне, округ Колумбия, США, входящий в состав *Всемирной банковской группы*, имеет в качестве своей задачи укрепление экономик и расширение рынков с целью улучшения качества жизни народов во всех регионах, особенно самых бедных, за счет предоставления кредитов развивающимся странам на проекты, предусматривающие, *inter alia*, строительство и модернизацию аэропортов и других объектов гражданской авиации. Он был задуман во время второй мировой войны в ходе встреч в Бреттон-Вудсе, штат Нью-Гэмпшир, США, и сначала помогал восстановить Европу после войны. Он не предоставляет гранты (www.worldbank.org).

**ДРУГИЕ ВСЕМИРНЫЕ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ
ОРГАНИЗАЦИИ**

Всемирная торговая организация (ВТО) со штаб-квартирой в Женеве, Швейцария, была создана 1 января 1995 г. в качестве всемирного форума для ведения многосторонних торговых переговоров и упрощения выполнения, ведения и действия многосторонних торговых соглашений. Она заменила организацию, также размещавшуюся в Женеве, Швейцария, которая официально называлась *Генеральное соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ)*, деятельность которой посвящена содействию либерализации торговли во всем мире (наименование получила из многостороннего договора о торговле того же наименования, которое вступило в силу в январе 1948 г. и продолжает действовать), и менее известна под своим официальным названием "*Временная комиссия Международной торговой организации*". Несмотря на то, что организация была временной и должна была просуществовать до ее замены предложенным специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, которое должно было называться *Международной торговой организацией (МТО)*, она продолжала функционировать в качестве всемирной единственной торговой организации до того, как была создана ВТО в результате договоренности в рамках Заключительного акта *Уругвайского раунда торговых переговоров ГАТТ*, которые начались в Пунта-дель-Эсте 1986 г. и закончились в Марракеше, Марокко, 15 апреля 1994 г. и явились первой серией торговых переговоров для рассмотрения вопросов торговли услугами (включая услуги воздушного транспорта) в дополнение к торговле товарами (www.wto.org).

Всемирная организация по туризму (ВОТ) со штаб-квартирой в Мадриде, Испания, была создана в 1975 году, и ей было поручено Организацией Объединенных Наций продвигать и развивать туризм. в целях поощрения и развития туризма. Являясь лидером в этой области, она служит всемирным форумом для обсуждения вопросов политики в области туризма и практическим источником руководящих документов. В состав членов ВОТ входят государства и территории и, по присоединению, представители местных правительств, туристических объединений и компаний частного сектора, включая авиакомпании, гостиничные группы, а также операторы туров (www.world-tourism.org).

Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) со штаб-квартирой в Париже, Франция, была учреждена в 1961 г., чтобы обеспечить ее государствам-участникам уникальный форум для обсуждения, разработки и совершенствования экономической и социальной политики. Она вносит вклад в политические дискуссии по текущим и возникающим вопросам. В области воздушного транспорта (воздушных грузовых перевозок) ключевые вопросы вращаются вокруг реформы регулирования и либерализации торговли (www.oecd.org).

Секретариат Рамочной конвенции ООН по изменению климата со штаб-квартирой в Бонне, Германия, был создан в 1995 г. в качестве постоянного Секретариата Рамочной конвенции ООН по изменению климата для подготовки для государств-участников практических мер для сессий органов Конвенции. Институционально он связан с Организацией Объединенных Наций и управляется в соответствии с правилами и регламентирующими документами ООН; однако Рамочная конвенция ООН по изменению климата не является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций (www.unfccc.int).

Глава 3.6

РЕГИОНАЛЬНЫЕ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Штаб-квартиры трех региональных межправительственных организаций гражданской авиации (в Африке, Европе, Латинской Америке и бассейне Карибского моря) расположены в трех региональных бюро ИКАО (в Дакаре, Париже и Лиме соответственно). Эти организации, которые объединяют национальных представителей гражданской авиации, стремятся к проведению общей региональной политики и единых подходов по вопросам регулирования воздушного транспорта. (приложение 4 к документу Doc 9587 в сжатом виде излагает политику, принятую этими региональными организациями). В нижеследующих трех разделах данной главы рассматриваются эти три региональные организации, некоторые субрегиональные организации, а также соответствующая организация арабских государств.

АФРИКА

Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА), специализированное учреждение Организации африканского единства (ОАЕ), известное сейчас как (АС), было создано в Аддис-Абебе, Эфиопия, в январе 1969 года. Членство в ней открыто для всех африканских государств, являющихся членами ОАЕ, и для других государств-членов Экономической комиссии ООН для Африки (ЭКА), подлежит одобрению ОАЕ. Сорок три государства являются членами АКГА (на дату составления этого документа) (www.afcac-safac.org).

АКГА предоставляет своим членам базу для координации с целью лучшего использования и развития африканской системы воздушного транспорта и для поощрения применения стандартов и рекомендаций ИКАО.

Пленум АКГА является высшим органом организации, созывается каждые три года для принятия программы работы и бюджета и для рассмотрения других вопросов. Бюро АКГА, состоящее из президента и пяти вице-президентов (представляющих Северную, Восточную, Центральную, Западную и Южную Африку), которые избираются пленумом, руководит и координирует программу работы между сессиями пленума.

Общая политика АКГА в области воздушного транспорта направлена на интеграцию африканских авиакомпаний путем слияния, совместной эксплуатации, образования консорциумов, свободного обмена правами среди государств-членов АКГА и проведения общей внешней политики.

АКГА является спонсором *Африканской конференции по авиатарифам*, которая была предназначена для ведения переговоров, координации и принятия действий по всем вопросам по авиатарифам, которые касаются ее членов. С 1982 года до ратификации конвенции о создании конференции Ассоциация африканских авиакомпаний (АФРАА) использовала на экспериментальной основе механизм Конференции по тарифам, предусмотренный в этом документе, для проведения ежегодных совещаний, на которых официальные представители авиакомпаний обсуждают и координируют свои позиции по различным вопросам, связанным с тарифами, обычно перед проведением совещаний ИАТА по координации тарифов.

ЕВРОПА

Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА) была создана в Страсбурге в 1954 году в соответствии с инициативой ИКАО и Совета Европы. Основной целью ЕКГА является развитие европейской гражданской авиации путем координации и сотрудничества. Сорок одно государство являются членами ЕКГА (на август 2003 года) (www.ecac-ceac.org).

Пленарная конференция ЕКГА является высшим органом организации, собирается на заседания каждые три года и на промежуточные сессии для рассмотрения программы работы и принятия решений по основным направлениям политики. Совещания генеральных директоров гражданской авиации (ГДГА) ЕКГА проводятся часто для консультаций, иногда на относительно неофициальной основе, с целью решить срочные вопросы. ЕКГА также использует многочисленные рабочие группы, специальные комиссии и группы экспертов. Комитет ЕКГА по координации согласовывает работу четырех постоянных комитетов и совещаний ГДГА, а также следит за финансовой деятельностью ЕКГА.

Конференция принимает **резолюции ЕКГА** и **заявления о политике ЕКГА**, которые могут быть включены в национальные правила каждого государства-члена. Например, в марте 1989 года Конференция приняла Кодекс поведения по использованию автоматизированных систем бронирования с целью его единообразного применения государствами-членами. Конференция также выступает в качестве форума для совместных обсуждений между Европой и другими регионами или государствами и заключает международные соглашения, договоренности и меморандумы о договоренности.

Совместно с ЕКГА действуют **Объединенные авиационные администрации (ОАА)**, орган, созданный в 1979 году и ответственный в рамках региона за авиационную безопасность, включая летную годность, производство полетов и техническое обслуживание.

В декабре 1991 года 12 стран **Содружества Независимых Государств (СНГ)** (т. е. Азербайджан, Армения, Беларусь, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Республика Молдова, Российская Федерация, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и Украина) подписали в Минске, Беларусь, **Межправительственное соглашение о гражданской авиации и использованию воздушного пространства**, в соответствии с которым были созданы **Совет по авиации и использованию воздушного пространства (САИВП)** и **Межгосударственный авиационный комитет (МАК)**, подчиненный орган, который отвечает за выполнение Соглашения и координацию широкого спектра деятельности в области гражданской авиации, включая регулирование безопасности и развитие политики в области воздушного транспорта.

ЛАТИНСКАЯ АМЕРИКА И БАССЕЙН КАРИБСКОГО МОРЯ

Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА) была создана на второй конференции авиационных полномочных органов Латинской Америки, которая проходила в Мехико в 1973 году. Членство в организации открыто для всех американских государств. Двадцать одно государство и ассоциации являются членами ЛАКГА (на август 2003 года).

Основная цель ЛАКГА заключается в предоставлении органам управления гражданской авиацией государств-членов соответствующей структуры, в рамках которой они могли бы обсуждать и планировать совместные мероприятия и координировать свою деятельность в области гражданской авиации.

Ассамблея ЛАКГА, высший орган этой организации, проводится один раз в два года с целью принятия программ работы для Комиссии и подчиненных органов, таких как комитеты, рабочие группы и группы экспертов.

Исполнительный комитет ЛАКГА, состоящий из президента и четырех вице-президентов, которые избираются на Ассамблее ЛАКГА, руководит и координирует программу работы, принятую Ассамблеей. Ему оказывают помощь ряд рабочих групп, включая в области регулирования воздушного транспорта **Группу экспертов ЛАКГА по политике в области воздушного транспорта (ГЕРТА)** и **Группу экспертов ЛАКГА по расходам и тарифам (ГЕСОТ)**.

Андский комитет авиационных полномочных органов (СААА), состоящий из национальных управлений гражданской авиации субрегиона, был создан в соответствии с резолюцией, принятой на пятом Совещании министров транспорта, связи и общественных работ государств-членов Андского пакта (Боливия, Венесуэла, Колумбия, Перу и Эквадор). Комитет отвечает, в том числе, за обеспечение соблюдения "политики открытого неба", которая была утверждена Комиссией Картахенского соглашения в мае 1991 года, и за ее применение в целом.

Центральноамериканская авиатранспортная комиссия (СОСАТРАЕ) была создана в сентябре 1991 года под эгидой Постоянного секретариата Генерального договора об экономической интеграции стран Центральной Америки (СІЕСА) в качестве субрегионального форума по вопросам воздушного транспорта.

БЛИЖНИЙ ВОСТОК

Арабская комиссия гражданской авиации (АРКГА) была создана в 1995 году под эгидой Лиги арабских государств и сменила **Арабский совет гражданской авиации**. Шестнадцать государств являются членами АРКГА (на август 2003 года). Организация находится в Рабате, Марокко, членство в ней открыто для всех стран, которые являются членами **Лиги арабских государств**. Задачами АРКГА являются: утвердить план развития арабской гражданской авиации и обеспечения ее безопасности; содействовать сотрудничеству и координации среди государств-членов в области гражданской авиации и установить необходимые правила и нормы, чтобы добиться единообразия; и обеспечить рост и развитие гражданской авиации для того, чтобы удовлетворять потребности арабских стран в безопасном, эффективном и регулярном воздушном транспорте.

Глава 3.7

РЕГИОНАЛЬНЫЕ И ТРАНСРЕГИОНАЛЬНЫЕ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ И ЗОНЫ ТОРГОВЛИ

В дополнение к всемирным межправительственным организациям имеются различные региональные и трансрегиональные многосторонние межправительственные организации и зоны торговли. Некоторые из этих организаций время от времени или в некоторых случаях на постоянной основе участвуют в регулировании международного воздушного транспорта. Они обычно осуществляют такое участие путем достижения консенсуса между государствами-членами на основе единых подходов к вопросам политики, затрагивающим воздушное сообщение, которые имеют для них важное значение, и/или путем применения определённых правил или директив. Другие могут проводить или финансировать исследования, результаты которых могут повлиять на регулирование международного воздушного пространства. Другие организации, активно не участвуя в делах, касающихся вопросов воздушного пространства, могут проявлять другого рода активность или определять политику, которая будет влиять на эту сферу.

В первом разделе настоящей главы указаны по регионам мира региональные межправительственные организации и соглашения. Более подробная информация дана по Европейскому союзу, учитывая размеры территории, которую он занимает, а также сложность и запутанность ситуации с регулированием воздушного пространства.

Во втором разделе данной главы перечислены различные официальные межрегиональные группы государств. В третьем разделе перечислен ряд неофициальных межрегиональных межправительственных групп.

РЕГИОНАЛЬНЫЕ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

АФРИКА

Союз арабского Магриба (САМ)

Основан в 1988 году.

Члены: Алжир, Ливийская Арабская Джамахирия, Мавритания, Марокко, Тунис.

Центральноафриканский экономический союз (ЦАЭС)

Основан в 1964 году как *Таможенный и экономический союз Центральной Африки (ЮДЕАК)*.

Штаб-квартира находится в Яунде, Камерун.

Члены: Габон, Камерун, Конго, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея.

Совет Согласия (СС)

Основан в 1959 году.

Штаб-квартира находится в Абиджане, Кот-д'Ивуар.

Члены: Бенин, Буркина-Фасо, Кот-д'Ивуар, Нигер, Того.

Экономическая комиссия для Африки (ЭКА)

Региональный орган Организации Объединенных Наций.

Основана в 1958 году.

Штаб-квартира находится в Аддис-Абебе, Эфиопия.

Члены: 53 государства региона.

Интернет-сайт: www.uneca.org/

E-mail: ecainfo@uneca.org

Экономическое сообщество государств Центральной Африки (ЭСГЦА)

Основано в 1981 году.

Штаб-квартира находится в Либревиле, Габон.

Члены: Бурунди, Габон, Демократическая Республика Конго, Камерун, Конго, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея.

Экономическое сообщество стран Великих озер (ЭССВО)

Основано в 1976 году.

Штаб-квартира находится в Кигали, Руанда.

Члены: Бурунди, Демократическая Республика Конго, Руанда.

Экономическое сообщество государств Западной Африки (ЭКОВАС)

Основано в 1975 году.
Штаб-квартира находится в Абудже, Нигерия.
Члены: 16 государств субрегиона.
Интернет-сайт: www.ecowas.int/
E-mail: info@ecowasmail.net

Комиссия по Индийскому океану (КИО)

Основана в 1982 году.
Штаб-квартира находится в Катр-Борн, Маврикий.
Члены: Коморские Острова, Маврикий, Мадагаскар, Сейшельские Острова, Франция (Реюньон).
Интернет-сайт: www.coi-info.org
E-mail: coi7@intnet.mu

Организация африканского единства (ОАЕ)

Основана в 1963 году.
Штаб-квартира находится в Аддис-Абебе, Эфиопия.
Соучредитель Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА).
Члены: 54 африканские государства.
Интернет-сайт: www.oau-oua.org

Общий рынок Восточной и Южной Африки

Основан в 1994 году.
Заменяет *Преференциальную торговую зону для стран Восточной и Южной Африки (ПТЗ)*, основанную в 1981 году.
Штаб-квартира находится в Лусаке, Замбия.
Члены: 20 государств субрегиона.
Интернет-сайт: www.comesa.int
E-mail: comesa@comesa.int

Сообщество развития стран Юга Африки (САДК)

Основано в 1992 году
Заменяло *Конференцию по координации экономического развития Юга Африки (ККЭРЮА)*, основанную в 1980 году.
Штаб-квартира находится в Габороне, Ботсвана.
Члены: Ангола, Ботсвана, Демократическая Республика Конго, Замбия, Зимбабве, Лесото, Маврикий, Малави, Мозамбик, Намибия, Объединенная Республика Танзания, Свазиленд, Сейшельские Острова, Южная Африка.
Интернет-сайт: www.sadc.int
E-mail: registry@sadc.int

Комиссия по транспорту и связи Юга Африки (SATCC)

Основана в 1980 году в качестве секторальной комиссии SADCC с тем же членским составом, что и SADCC.
Штаб-квартира находится в Мапуту, Мозамбик.
Интернет-сайт: www.satcc.org
E-mail: director@satcc.org

Западноафриканское экономическое сообщество (ЗАЭС)

Основано в 1994 году.
Заменяло *Западноафриканское экономическое сообщество (ЗАЭС)*, основанное в 1959 году.
Штаб-квартира находится в Уагадугу, Буркина-Фасо.
Члены: Бенин, Буркина-Фасо, Гвинея Бисау, Кот-д'Ивуар, Мали, Нигер, Сенегал, Того.

АЗИЯ И ТИХИЙ ОКЕАН**Зона свободной торговли АСЕАН (АФТА)**

Региональное торговое соглашение между странами-членами АСЕАН. Рассматривается вопрос о создании более крупной региональной организации под названием *Восточноазиатский экономический совет (ВАЭС)*, которая включит все страны-члены АСЕАН, Китай, Японию и некоторые другие азиатские государства.
Интернет-сайт: www.aseansec.org
E-mail: afta@asean.org

Организация Азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС)

Основана в 1989 году.
Члены: Австралия, Бруней-Даруссалам, Вьетнам, Индонезия, Канада, Китай, Малайзия, Мексика, Новая Зеландия, Папуа-Новая Гвинея, Перу, Республика Корея, Российская Федерация, Сингапур, США, Таиланд, Филиппины, Чили, Япония и два члена, не обладающие статусом государства: китайский Тайбэй и Гонконг.
Интернет-сайт: www.apecsec.org.sg
E-mail: info@apecsec.org.sg

Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН)

Основана в 1967 году.
Штаб-квартира находится в Джакарте, Индонезия.
Члены: Бруней-Даруссалам, Вьетнам, Индонезия, Камбоджа, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Малайзия, Мьянма, Сингапур, Таиланд, Филиппины.
Интернет-сайт: www.aseansec.org
E-mail: termsak@aseansec.org

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО)

Региональный орган Организации Объединенных Наций.
Основана в 1947 году.
Штаб-квартира находится в Бангкоке, Таиланд.
Члены: правительства 38 стран региона за исключением правительств стран Западной Азии, входящих в ЭСКЗА (см. *ОФИЦИАЛЬНЫЕ ТРАНСРЕГИОНАЛЬНЫЕ ГРУППЫ*).
Интернет-сайт: www.unescap.org
E-mail: webmaster@unescap.org

Тихоокеанское сообщество

Основано в 1947 году.

Прежнее название: *Комиссия для стран южной части Тихого океана (КЮТО)*.

Штаб-квартира находится в Нумеа, Новая Каледония.

Члены: 27 государств/территорий субрегиона.

Интернет-сайт: www.spc.org.nc

E-mail: spc@spc.int

Ассоциация регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК)

Основана в 1985 году.

Штаб-квартира находится в Катманду, Непал.

Члены: Бангладеш, Бутан, Индия, Мальдивские Острова, Непал, Пакистан, Шри-Ланка.

Интернет-сайт: www.saarc-sec.org

E-mail: saarc@saarc-sec.org

Форум стран южной части Тихого океана

Основан в 1972 году.

Прежнее название: *Бюро экономического сотрудничества стран южной части Тихого океана (СПЕС)*.

Штаб-квартира находится в Суве, Фиджи.

Члены: 16 государств/территорий субрегиона.

Интернет-сайт: www.forumsec.org.fj

E-mail: info@forumsec.org.fj

ЕВРОПА**Центральноевропейская инициатива (ЦЕИ)**

Межправительственная организация, основанная в 1989 году с целью осуществления диалога и сотрудничества между 17 странами Центральной и Восточной Европы и Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР).

Интернет-сайт: www.ceinet.org

E-mail: cei-es@cei-es.org

Совет Европы (СЕ)

Основан в 1949 году.

Штаб-квартира находится в Страсбурге, Франция.

Сыграл ключевую роль в создании Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА). Основным законодательным органом СЕ является *Парламентская ассамблея Совета Европы*.

Интернет-сайт: www.coe.int

E-mail: webmaster@coe.int

Европейская экономическая комиссия (ЕЭК)

Региональный орган Организации Объединенных Наций.

Основана в 1947 году.

Штаб-квартира находится в Женеве, Швейцария.

Члены: 55 государств региона.

Интернет-сайт: www.unepce.org

E-mail: infor.ece@unece.org

Европейская экономическая зона (ЕЭЗ)

Соглашение о ЕЭЗ объединяет 15 стран-членов ЕС и три государства ЕАСТ ЕЭЗ (Исландия, Лихтенштейн и Норвегия) в единый рынок, который регулируется теми же основными законами, обеспечивающими свободное движение товаров, капиталов, услуг и людей, и законами конкуренции.

Европейский союз (ЕС)

Уникальная институциональная структура, основанная на договоре, которая определяет и руководит экономическим и политическим сотрудничеством между 15 европейскими государствами ее членами (к 2004 году ожидается ее расширение до 25 членов).

История ЕС начала свой отсчет 9 мая 1950 года, когда министр иностранных дел Франции Робер Шуман предложил объединить производство угля и стали в Европе под общим руководством. Созданное на основе этой идеи *Европейское объединение угля и стали (ЕОУС)* было учреждено 18 апреля 1951 года *шестью европейскими государствами (Бельгия, Италия, Люксембург, Нидерланды, Федеративная Республика Германии и Франция)* и получило часть их суверенных полномочий. Успешная деятельность объединения побудила шесть стран создать на основе *Римского договора, подписанного 25 марта 1957 года, Европейское сообщество по атомной энергии (ЕСАЭ или ЕВРОАТОМ)*, чтобы содействовать развитию атомной энергетики в мирных целях, и *Европейское экономическое сообщество (ЕЭС)* для объединения национальных рынков в единый рынок. В собирательном значении три организации стали известны в 1967 году как *Европейские сообщества, институты которых по договору, подписанному 8 апреля 1965 года, были соединены в основном ЕЭС*. Соединенное Королевство, Ирландия и Дания присоединились в 1973 году; Греция – в 1981 году; Испания и Португалия – в 1986 году; Австрия, Финляндия и Швеция – в 1995 году. Ожидается, что еще 10 восточноевропейских стран присоединятся в 2004 году.

*Договор о Европейском союзе, известный также как Маастрихтский договор, который вступил в силу 1 ноября 1993 года, существенно изменил первоначальные договоры об основании и учредил Европейское сообщество (ЕС). Три договора об основании Европейских сообществ сейчас приняли форму Европейского сообщества (ЕС), одну из трех частей Европейского союза, другими двумя являются *общая внешняя политика и политика безопасности (ОВПБ)* и *правосудие и внутренние дела (СВД)*, причем последние две осуществляются скорее через межправительственное сотрудничество, чем через институты Сообщества. Маастрихтский договор также определил создание *Экономическо-**

го и валютного союза (ЭВС), который 1 января 1999 года открыл дорогу единой валюте евро. Договор дополнительно создал **Европейский центральный банк**.

В рамках ЕС работают пять основных институтов, каждый из которых выполняет конкретную роль:

Европейская комиссия, состоящая из 20 комиссаров, делает предложения по вопросам политики и законодательства, обеспечивает выполнение условий договоров и решений, принятых Сообществом; обслуживается административным персоналом, разделенным на 23 административных подразделения, которые называются **генеральными директоратами (DG)**. Наиболее тесно связаны с делами воздушного транспорта **DG VII (Транспорт)**, **DG IV (Конкуренция)** и **DG XI (Окружающая среда, защита прав потребителя и ядерная безопасность)**. Законопроекты обычно разрабатываются в одном или более генеральных директоратах и затем представляются на утверждение Комиссии. Комиссия представляет ЕС на совещаниях ИКАО.

После утверждения Комиссией законодательные предложения представляют **Совету Европейского союза**, органу, принимающему решения, в состав которого входят министры правительств государств-членов (меняющемуся в зависимости от обсуждаемой темы), который в числе прочего осуществляет законодательную власть, координирует экономическую политику и заключает международные соглашения. Предложения, которые были приняты Советом, обычно принимают форму **правил Совета**, которые применяются непосредственно по отношению к государствам-членам и/или другим субъектам, или **директив Совета**, формулирующих для государств-членов обязательные задачи, которые необходимо выполнять путем регулирования. В тех случаях, когда Комиссии предоставлены необходимые полномочия по определенным вопросам, она сама может издавать **правила Комиссии** для прямого применения к государствам-членам и/или другим субъектам без соблюдения вышеизложенной процедуры.

Третий основной институт – **Европейский парламент (ЕП)**, 626 членов которого избираются прямым голосованием гражданами ЕС, действует как общественный форум по важным вопросам, имеет ограниченные обязанности, связанные с законодательством и бюджетом и поделенные с Советом, и осуществляет демократический контроль над Комиссией.

Другие два таких института – **Европейский суд (ЕС)**, состоящий из 15 судей, которым оказывают помощь 9 генеральных адвокатов, толкующих законы ЕС, и **Европейская счетная палата (ЕСП)**, 15 членов которой назначают, чтобы контролировать финансы ЕС.

Имеются также два консультативных органа Совета: **Экономический и социальный комитет (ЭСК)**, который включает 222 члена, представляющих лиц наемного

труда, фермеров, потребителей и другие подобные социальные группы, и выражает различные точки зрения по экономическим и социальным вопросам; и **Комитет регионов (КР)**, который также имеет 222 члена, в данном случае представляющих местные и региональные власти, которые выражают мнения по вопросам региональной политики, окружающей среде и образованию.

Интернет-сайт: www.europa.eu.int

Европейская ассоциация свободной торговли (ЕАСТ)

Основана в 1960 году согласно **Стокгольмской конвенции**.

Штаб-квартира находится в Женеве, Швейцария.

Члены: Австрия, Исландия, Лихтенштейн, Норвегия, Финляндия, Швеция, Швейцария.

Интернет-сайт: www.efta.int

E-mail: efta-mailbox@efta.int

Северный Совет (СС)

Основан в 1952 году.

Штаб-квартира находится в Стокгольме, Швеция.

Члены: Дания, Исландия, Норвегия, Финляндия, Швеция и три автономных территории (Аландские острова, Гренландия, Фарерские острова).

Интернет-сайт: www.norden.org

E-mail: nordisk-rad@nordisk-rad.dk

Единый европейский рынок

Объединенная экономическая территория со свободным движением товаров, людей, услуг и капиталов между государствами-членами Европейского союза. Единый рынок Европейского союза для воздушного транспорта основан на поэтапной программе трех "пакетов либерализации", последний из которых вступил в действие 1 января 1993 года. Переходный период был установлен для доступа к авиамаршрутам в пределах Сообщества, который стал реальностью 1 апреля 1997 года. Политика Сообщества по вопросам либерализации воздушного транспорта охватывает четыре основных сферы: доступ к рынку, контроль провозной емкости, ценообразование и выдачу лицензий на производство полетов для компаний.

ЛАТИНСКАЯ АМЕРИКА И БАССЕЙН КАРИБСКОГО МОРЯ

Андское сообщество

Основано в 1969 году в рамках **Картахенского соглашения**.

Штаб-квартира находится в Лиме, Перу.

Члены: Боливия, Венесуэла, Колумбия, Перу, Эквадор. (См. в главе 3.2 настоящего Руководства решение 297, принятое Комиссией по Картахенскому соглашению, в котором для государств-членов Андского пакта устанавливается политика "открытого неба" в области воздушного транспорта.)

Интернет-сайт: www.comunidadandina.org
E-mail: contacto@comunidadandina.org

Карибское сообщество и общий рынок (КАРИКОМ)

Основаны в 1973 году согласно *Договору Чагуарамаса*. Штаб-квартира находится в Джорджтауне, Гайана. Члены: Антигуа и Барбуда, Багамские Острова, Барбадос, Белиз, Гайана, Гренада, Доминика, Монтсеррат, Сент-Винсент и Гренадины, Сент-Китс и Невис, Сент-Люсия, Суринам, Тринидад и Тобаго, Ямайка. Ассоциированные члены: Британские Виргинские острова, Гаити, острова Теркс и Кайкос. Интернет-сайт: www.caricom.org
E-mail: indrad@caricom.org

Центральноамериканский общий рынок (ЦАОР)

Основан в 1960 году. Штаб-квартира находится в городе Гватемале, Гватемала. Члены: Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа, Сальвадор. Эта же группа в 1992 году подписала рамочное соглашение о свободной торговле с Мексикой.

Экономическая комиссия для Латинской Америки и бассейна Карибского моря (ЭКЛАК)

Региональный орган Организации Объединенных Наций. Основана в 1948 году. Штаб-квартира находится в Сантьяго, Чили. Члены: 41 государство региона. Интернет-сайт: www.eclac.org
E-mail: info@eclac.org

Латиноамериканская экономическая система (ЛАЭС)

Основана в 1975 году. Штаб-квартира находится в Каракасе, Венесуэла. Члены: 28 государств Латинской Америки. Интернет-сайт: www.sela.org
E-mail: diffusion@sela.org

Латиноамериканская ассоциация интеграции (ЛАИ)

Основана в 1980 году согласно *Договору Монтевидео*. Штаб-квартира находится в Монтевидео, Уругвай. Члены: Аргентина, Боливия, Бразилия, Венесуэла, Колумбия, Куба, Мексика, Парагвай, Перу, Уругвай, Чили, Эквадор. Интернет-сайт: www.aladi.org
E-mail: sgaladi@aladi.org

Центральноамериканская система интеграции

Основана в 1951 году как **Организация центральноамериканских государств (ОЦАГ)**. Штаб-квартира находится в Сан-Сальвадоре, Сальвадор. Члены: Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа, Сальвадор.

Организация восточнокарибских государств (ОВКГ)

Основана в 1981 году. Штаб-квартира находится в Кастри, Сент-Люсия. Члены: Анкилла, Антигуа и Барбуда, Британские Виргинские острова, Гренада, Доминика, Монтсеррат, Сент-Винсент и Гренадины, Сент-Китс и Невис, Сент-Люсия. Интернет-сайт: www.oecs.org
E-mail: oecs@oecs.org

Постоянный секретариат Генерального договора об экономической интеграции Центральной Америки (СИЕКА)

Основан в 1960 году. Штаб-квартира находится в Гватемале, Гватемала. Члены: Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа, Панама, Сальвадор. Интернет-сайт: www.siega.org.gt

Общий рынок государств Южного конуса (МЕРКОСУР)

Основан в 1990 году согласно *Договору Меркосур*. Штаб-квартира находится в Монтевидео, Уругвай. Члены: Аргентина, Бразилия, Парагвай, Уругвай. Ассоциированный член: Боливия.

БЛИЖНИЙ ВОСТОК

Совет сотрудничества арабских стран Залива (ССАСЗ)
(также упоминается как *Совет сотрудничества Залива*)

Основан в 1981 году. Штаб-квартира находится в Эр-Рияде, Саудовская Аравия. Члены: Бахрейн, Катар, Кувейт, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Саудовская Аравия. Интернет-сайт: www.gcc-sg.org

СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА

Североамериканское соглашение о свободной торговле (НАФТА)

Основано в 1994 году. Члены: Канада, Мексика, США. Интернет-сайт: www.nafta-sec-alena.org
E-mail: webmaster@nafta-sec-alena.org

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ТРАНСРЕГИОНАЛЬНЫЕ ГРУППЫ

Африканская, Карибская и Тихоокеанская группа государств (АКТ группа)

Основана в 1975 году согласно *Ломейской конвенции*.
Штаб-квартира находится в Брюсселе, Бельгия.
Члены: 78 развивающихся государств, которые через эту группу осуществляют связь с Европейским сообществом.
Интернет-сайт: www.aspsec.org
E-mail: info@aspsec.org

Арабский общий рынок (АОР)

Основан в 1964 году.
Штаб-квартира находится в Аммане, Иордания.
Члены: Египет, Иордания, Ирак, Йемен, Ливийская Арабская Джамахирия, Мавритания, Сирийская Арабская Республика.

Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии (ЭСКЗА)

Региональный орган Организации Объединенных Наций.
Основана в 1973 году.
Штаб-квартира находится в Бейруте, Ливан.
Члены: Бахрейн, Египет, Ирак, Иордания, Ирак, Йемен, Катар, Кувейт, Ливан, Оман, Палестина, Саудовская Аравия, Сирийская Арабская Республика, Объединенные Арабские Эмираты.
Интернет-сайт: www.escwa.org.lb
E-mail: webmaster-escwa@un.org

Организация экономического сотрудничества (ОЭС)

Основана в 1984 году согласно *Измирскому договору*.
Штаб-квартира находится в Тегеране, Исламская Республика Иран.
Первые члены: Исламская Республика Иран, Пакистан, Турция. Расширилась в 1992 году с включением в состав Азербайджана, Афганистана, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана.
Интернет-сайт: www.ecosecretariat.org
E-mail: registry@ecosecretariat.org

Лига арабских государств (ЛАГ)

Основана в 1945 году.
Штаб-квартира находится в Каире, Египет.

Члены: 22 арабские государства. *Совет арабских министров транспорта* рассматривает вопросы гражданской авиации.
Интернет-сайт: www.leagueofarabstates.org

Организация американских государств (ОАГ)

Основана в 1890 году как *Международный союз американских республик*, который в 1910 стал *Панамериканским союзом*, а затем в 1948 году – ОАГ.
Штаб-квартира находится в Вашингтоне, округ Колумбия, Соединенные Штаты Америки.
Члены: 35 государств Северной и Южной Америки и стран Карибского бассейна.
Интернет-сайт: www.oas.org
E-mail: svillagran@oas.org

НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ ТРАНСРЕГИОНАЛЬНЫЕ ГРУППЫ

Группа восьми (G-8)

Группа основных промышленно развитых государств. Прежде до вступления Российской Федерации *Группа семи (G-7)*.
Члены: Германия, Италия, Канада, Российская Федерация, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Франция, Япония.

Группа семидесяти семи (G-77)

Группа развивающихся государств, объединившихся для продвижения своих точек зрения по вопросам международной торговли и развития в ЮНКТАД.
Члены: 133 государства (первоначально была создана 77 государствами).
Интернет-сайт: www.g77.org
E-mail: g77off@unmail.org

"Парижский клуб" или "Клуб Парижа"

Форум официальных представителей правительств-кредиторов, созданный для сотрудничества в области политики по взиманию и списанию долгов. Состав группы, вероятно, варьируется в зависимости от имеющих отношение конкретных государств-кредиторов и соответствующих государств-должников.
Размещенный в Париже "клуб" управляется французским министерством финансов.
Интернет-сайт: www.clubdeparis.org
E-mail: webmaster@clubdeparis.org

Глава 3.8

МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ИАТА)

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) является всемирной неправительственной организацией регулярных авиакомпаний, которая была создана в 1945 году, чтобы способствовать развитию безопасного, регулярного и экономичного воздушного транспорта, обеспечивать возможности для взаимодействия между авиатранспортными предприятиями и для сотрудничества с ИКАО, другими международными организациями и региональными ассоциациями авиакомпаний. (Интернет-сайт: www.iata.org). ИАТА имеет две штаб-квартиры (одну в Монреале и другую в Женеве) и свыше 90 региональных бюро.

Членство в ИАТА открыто для любой эксплуатационной компании, которая получила свидетельство на предоставление услуг в сфере международного воздушного сообщения. Активное членство в ИАТА открыто для авиакомпаний, непосредственно осуществляющих международные полеты, в то время как ассоциированное членство в ИАТА открыто для авиакомпаний, обслуживающих внутренние линии. Членами ИАТА являются более 270 авиакомпаний.

В первом разделе настоящей главы описаны основные элементы организационной структуры ИАТА.

Во втором разделе дается разъяснение структуры конференций ИАТА по перевозкам.

Третий раздел настоящей главы дает краткое общее описание процесса многосторонней координации тарифов в рамках конференций ИАТА по перевозкам. В заключительном разделе настоящей главы перечислены различные виды деятельности в рамках торговой ассоциации (за исключением конференций по процедурам, описание которых дается во втором разделе).

ОСНОВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ ИАТА

Высшим органом ассоциации является *ежегодное Генеральное совещание ИАТА (AGM)*. Все активные члены имеют равное право голоса при принятии его решений. Со-

вещание проводится каждый год как "Всемирный саммит воздушного транспорта" в знак признания его статуса как главной трибуны всей отрасли для обсуждения важных вопросов на самом высоком уровне.

Комитет управляющих ИАТА (BG), состоящий из выбранных руководителей авиакомпаний-членов, определяет направления политики на год.

Четыре *постоянных комитета ИАТА* (финансовый, технический, грузовой и авиaperевозок) состоят из экспертов, назначаемых отдельными авиакомпаниями-членами.

Технический комитет ИАТА (IAC) дает рекомендации Совету управляющих и Генеральному директору по всем коммерческим вопросам, касающимся международного воздушного транспорта, и следит за работой конференций по перевозкам (как это описано в следующих двух разделах).

Секретариат ИАТА, включающий персонал во главе с Генеральным директором и Главным управляющим делами, помогает в проведении общих совещаний и совещаний комитетов, а также различных конференций по перевозкам и выполняет несколько функций и предоставляет различные виды услуг авиакомпаниям-членам и другим авиакомпаниям. Некоторые из этих функций и видов услуг указаны в заключительном разделе настоящей главы.

СТРУКТУРА КОНФЕРЕНЦИЙ ИАТА ПО ПЕРЕВОЗКАМ

Структура конференций ИАТА по перевозкам состоит из конференций по процедурам и конференций по координации тарифов и определена положениями по проведению конференций по перевозкам, которые предусматривают одобренные правительствами пределы компетенции для конференций.

Структура конференций ИАТА по процедурам координирует коммерческую практику (профессиональную деятельность ассоциации) и включает:

- конференцию ИАТА по пассажирским перевозкам (PSC), которая принимает решения по вопросам пассажирских перевозок, включая обслуживание пассажиров и обработку багажа, документацию, процедуры, правила и инструкции, резервирование, продажу билетов, расписание и стандарты по автоматизации;
- конференцию ИАТА по пассажирским агентствам (PAConf), которая принимает решения по вопросам взаимоотношений между авиакомпаниями и аккредитованными коммерческими агентствами по пассажирским перевозкам и другими посредниками, за исключением вопросов, связанных с уровнями вознаграждения;
- конференцию ИАТА по грузовым перевозкам (CSC), которая принимает решения по вопросам упрощения формальностей и улучшения обработки авиагрузов путем стандартизации процедур, обменов данными и систем; и
- конференцию ИАТА по грузовым агентствам (SAConf), которая принимает решения по вопросам взаимоотношений между авиакомпаниями и посредниками, занимающимися продажей и/или обработкой международных авиагрузов, за исключением вопросов, связанных с уровнями вознаграждения.

Структура конференций ИАТА по координации тарифов (КТ) предназначена для проведения переговоров о тарифах (деятельность по выборочному участию) и включает:

- конференции ИАТА по координации пассажирских тарифов (PТСs), которые разрабатывают пассажирские тарифы и соответствующие условия; и
- конференции ИАТА по координации грузовых тарифов (СТСs), которые разрабатывают грузовые тарифы и соответствующие условия.

И PТСs и СТСs состоят из нескольких зональных конференций, основанных на трех географических зонах конференций:

- **Зона 1**, которая включает весь континент Северной и Южной Америки и прилегающие к нему острова, а также Гренландию, Бермудские острова, Вест-Индию и острова Карибского моря, Гавайские острова (включая Мидуэй и Пальмиру);

- **Зона 2**, которая включает всю Европу (в том числе европейскую часть территории Российской Федерации) и прилегающие к ней острова, Исландию, Азорские острова, весь Африканский континент и прилегающие к нему острова, остров Вознесения и часть Азии, расположенную к западу от Исламской Республики Иран и включающую ее; и
- **Зона 3**, которая охватывает всю Азию и прилегающие к материке острова за исключением части, вошедшей в зону 2, всю Ост-Индию, Австралию и Новую Зеландию и прилегающие к ним острова, и острова Тихого океана, кроме тех, которые включены в зону 1.

Зональные конференции КТ1, КТ 2 и КТ3 определяют тарифы внутри соответствующих зон 1, 2 и 3. Зональные конференции КТ1, КТ2, КТ3 и КТ123 определяют тарифы между зонами 1 и 2, 2 и 3, 3 и 1, а также те, которые включают все три зоны соответственно. Каждая зональная конференция, кроме того разделена на подзональные конференции, базирующиеся на подзонах внутри и между указанными выше тремя зонами.

В дополнение к зональным/подзональным конференциям проводятся **объединенные совещания PТСs и СТСs**, которые занимаются глобальными вопросами структуры тарифов и условиями, такими как построение тарифов/ставок и правила обмена валюты, условия обслуживания, бесплатная норма багажа и сборы, а также уровни вознаграждения.

ПРОЦЕСС КООРДИНАЦИИ ТАРИФОВ

Процесс координации тарифов ИАТА заключается в проведении переговоров между участвующими авиакомпаниями по вопросам уровней пассажирских и грузовых тарифов и условий с целью разработки и принятия соглашений (в форме резолюций) для дальнейшей передачи правительствам на утверждение.

Член КТ, т. е. авиакомпания, которая приняла решение участвовать в деятельности по координации пассажирских и/или грузовых тарифов, автоматически становится полноправным членом с решающим голосом конференции каждой зоны (и конференции подзоны), в которой она осуществляет перевозки в соответствии с правами третьей и четвертой свобод перевозок. Член КТ может также принять решение стать полноправным членом любой конференции зоны/подзоны, в которой он осуществляет перевозки в соответствии с правами пятой свободы перевозок. Кроме того, член КТ может принять решение стать полноправным членом КТ12, КТ23, КТ31 и КТ123, если он не осуществляет полеты в такой зоне, но осуществляет перевозки в качестве

полноправного члена в зоне, входящей в состав; например, полноправный член, осуществляющий полеты только в КТ2, может принять решение стать полноправным членом в КТ12, КТ23, КТ123, но не в КТ31.

Каждая конференция по координации тарифов должна созываться, по крайней мере, один раз в каждые два года путем уведомления о ее проведении, направленного за 90 дней. Однако на практике большинство совещаний конференций зон/подзон проводятся один раз в год в зонах, где рынки достаточно стабильные. Зоны с быстро меняющимися тарифами нуждаются в проведении совещаний три раза в год. Объединенные совещания обычно проводятся один раз в год. Специальные совещания могут быть созданы очень быстро (с извещением всего за 15 дней до начала) для обсуждения срочных вопросов, связанных с тарифами, как требуется – на глобальном уровне или на зональной основе.

В принципе, цель каждого совещания конференций заключается в достижении консенсуса как в отношении общих уровней тарифов, так и предложений по специальным тарифам на основе полного охвата зоны. Независимо от того, когда они были достигнуты, соглашения применяются ко всем членам КТ, были они представлены на этом совещании или не были.

Все соглашения конференции должны приниматься единогласным голосованием. Однако если зональное соглашение конференции не может быть достигнуто, то могут быть заключены "подзональные" соглашения и/или "ограниченные" соглашения (ограниченные в отношении членов КТ, участвующих в соглашениях, и/или государств, которые попадают под действие таких соглашений), чтобы удовлетворить конкретные потребности членов КТ, осуществляющих перевозки в соответствующем регионе.

К концу совещания **пакет**, который включает изменения в правила/условия, изложенные в форме проекта **документов резолюции**, и изменения в тарифы/ставки, уровни/структуры, приведенные в приложении к резолюции, председатель представляет присутствующим членам КТ. В пакете оговорены позиции всех членов КТ в соответствии с заключительным голосованием и отражает все соглашения и любые компромиссы, которые были достигнуты в предварительном порядке в ходе совещания конференции. В случае принятия пакета его преобразуют в **резолюции**, которые вместе с протоколом совещания, таблицами тарифов и/или ставок и меморандумом, отражающим соглашение, раздают членам КТ и представляют на утверждение правительствам. В случае его неприятия соответствующая зона или какая-либо подзона конференции становится **открытой зоной**, т. е. зоной, в которой нет действующего официального соглашения ИАТА.

Конференция устанавливает срок представления резолюций, принятых на конференции, на утверждение. Каждый член КТ определяет, какие резолюции должны быть представлены государственным органам его страны с просьбой о принятии действий по ним в эти сроки. Члены КТ должны

уведомить ИАТА о любых действиях, предполагаемом действии или о продлении срока рассмотрения полномочными органами их стран. ИАТА уведомляет членов КТ о состоянии дел в отношении утверждения правительствами. После получения всех известных и необходимых правительственных одобрений ИАТА объявляет соглашение вступившим в силу, и члены КТ могут выполнять его.

Члены КТ могут изменять существующие соглашения между совещаниями конференции путем:

- использования конкретных, одобренных конференцией процедур для введения "инновационных" пассажирских или грузовых тарифов без непременно влияния на соглашение о пассажирских или грузовых тарифах в соответствующей зоне; и/или
- выдвижения тарифного предложения, которое распространяется для рассмотрения и голосования по почте всем заинтересованным членам КТ, имеющим соответствующие права голоса (предложение может быть объявлено принятым, если не подан голос, отклоняющий его).

**ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АССОЦИАЦИИ**

Подобно другим похожим организациям ИАТА руководит профессиональной деятельностью ассоциации, в которой участвуют все авиакомпании, являющиеся ее членами. Кроме координации тарифов (которая не является видом профессиональной деятельности ассоциации) и ранее описанными конференциями по процедурам ИАТА занимается тремя определенными видами профессиональной деятельности ассоциации:

- определенные основные функции, включающие представительство от имени отрасли, отношения с органами власти и потребителями, техническая деятельность, юридическая помощь и автоматизация отрасли;
- различные другие виды деятельности по координации работы отрасли, включая упрощение формальностей и предотвращение мошенничества; и
- многочисленные услуги в области самофинансирования, такие как публикации, финансовые услуги, аккредитация агентств, подготовка кадров для авиационной отрасли, программы по управлению доходностью и симпозиумы.

Среди наиболее заметных видов услуг ИАТА, связанных с регулированием в области воздушного транспорта, являются:

- *конференция ИАТА по координации расписаний*, которая проводится два раза в год, когда авиакомпании координируют свои расписания и "окна" аэропортов (конкретное время, выделяемое воздушному судну для посадки или взлета);
- *система урегулирования взаиморасчетов (СУВ)*, которая обеспечивает автоматическую обработку расчетов между авиакомпаниями и их пассажирскими агентствами;
- *система урегулирования расчетов за грузовые перевозки (CASS)*, которая обеспечивает автоматизированную обработку расчетов между авиакомпаниями и их грузовыми агентствами;
- *клиринговая фирма*, которая предоставляет услуги по пропорциональному распределению доходов и позволяет авиакомпаниям (и поставщикам) урегулировать между ними кредиты и дебиты в одном месте, тем самым, сводя к минимуму потребность в осуществлении фактических денежных трансфертов на всемирной основе;
- *система ИАТА/СИТА поиска багажа (BAGTRAC)*, предназначенная для поиска зарегистрированного багажа, который потерян или отправлен не по назначению; и
- *многостороннее соглашение о совместных перевозках между авиакомпаниями (МПА)*, т. е. соглашение, имеющее обязательную силу по закону, которое касается выпуска пассажирских билетов и грузовых накладных и взаимного признания пассажиров, багажа и грузов.

Электронный обмен данными в административных, коммерческих и транспортных целях (EDIFACT) используется ИАТА для разработки форматов сообщений об обмене информацией о пассажирах, грузах, счетах на топливо и его поставках между авиакомпаниями и их деловыми партнерами. В последнее время ИАТА и СИТА объединились, чтобы предложить связность (связующее звено) между авиакомпаниями, которые пользуются системой послылки сообщений EDIFACT, чтобы облегчить применение электронных билетов (e-tickets) между перевозчиками.

Глава 3.9

НЕПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

Кроме межправительственных организаций существует большое число всемирных, региональных и трансрегиональных неправительственных организаций. Некоторые из этих организаций время от времени или в некоторых случаях периодически пытаются прямо или косвенно оказывать влияние на государственное регулирование международного воздушного транспорта. Многие организации обычно осуществляют это путем обобщения мнений, которые обычно разделяют их члены по вопросам, касающимся международного воздушного транспорта, и выражения таких точек зрения публично и/или посредством контактов с правительственными и межправительственными органами (и участия в проводимых ими совещаниях). Другие проводят или финансируют исследования, результаты которых могут информировать или оказывать влияние на тех, кто осуществляет регулирование в области международного воздушного транспорта. Степень концентрации внимания в этих исследованиях на вопросах воздушного транспорта, как отличающихся от других тем, варьируется в зависимости от организации.

В данной главе перечислены различные неправительственные организации, которые могут влиять на вопросы регулирования в области воздушного транспорта. Этот перечень не является исчерпывающим.

В первом разделе настоящей главы приведены организации авиаперевозчиков (за исключением Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), которая рассматривается отдельно в главе 3.8).

Во втором разделе названы другие авиационные организации.

Заключительный раздел посвящен организациям, заинтересованным в воздушном транспорте.

ОРГАНИЗАЦИИ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ

Ассоциация африканских авиакомпаний (АФРАА)

Основана в 1968 году.

Штаб-квартира находится в Найроби, Кения.

Члены: авиаперевозчики, принадлежащие государствам-членам ОАЕ или контролируемые гражданами государств ОАЕ.

Интернет-сайт: www.afraa.org

E-mail: afraa@africaonline.co.ke

Ассоциация чартерных авиаперевозчиков (АССА)

Основана в 1971 году.

Члены: нерегулярные эксплуатанты, базирующиеся в Европе, которые являются дочерними или аффилированными компаниями авиакомпаний-членов ИАТА.

Ассоциация воздушного транспорта Америки (АТА)

Основана в 1936 году.

Штаб-квартира находится в Вашингтоне, округ Колумбия, Соединенные Штаты Америки.

Члены: 22 основных авиакомпании в США и 5 ассоциированных авиакомпаний, которые не являются компаниями США.

Организация арабских воздушных перевозчиков (ААСО)

Основана в 1965 году под эгидой Лиги арабских государств.

Штаб-квартира находится в Бейруте, Ливан.

Члены: авиакомпании государств, являющихся членами Лиги.

Интернет-сайт: www.aaco.org

E-mail: info@aaco.org

Ассоциация авиакомпаний Азии и Тихого океана (ААРА)

Основана в 1966 году как Исследовательское бюро авиакомпаний Востока. В 1970 году стала Ассоциацией авиакомпаний Востока (ОАА).

Штаб-квартира находится в Куала-Лумпуре, Малайзия.

Члены: семнадцать регулярных международных авиакомпаний, находящихся в этом регионе.

Интернет-сайт: www.aairlines.org

E-mail: aarahdq@aara.org.my

Международная ассоциация воздушного транспорта Латинской Америки (АИТАЛ)

Основана в 1980 году.

Штаб-квартира находится в Боготе, Колумбия.

Члены: авиакомпании, находящиеся в Латинской Америке.

Интернет-сайт: www.aital.org

E-mail: contactenos@aital.org

Международная ассоциация воздушных перевозок (АТАФ)

Основана в 1950 году.

Штаб-квартира находится в Париже, Франция.
Члены: 16 авиакомпаний, находящиеся во франкоязычных африканских странах, Франции и заморских территориях.
E-mail: ataf@wanadoo.fr

Ассоциация европейских авиакомпаний (АЕА)

Основана в 1954 году как *Исследовательское бюро европейских авиакомпаний (ЕАРВ)*.
Штаб-квартира находится в Брюсселе, Бельгия.
Члены: крупные европейские регулярные авиакомпании.
Интернет-сайт: www.aea.be
E-mail: aea.secretariat@aea.be

Ассоциация авиакомпаний южной части Тихого океана (АСПА)

Основана в 1979 году.
Штаб-квартира находится в Нади, Фиджи.
Члены: 16 региональных авиакомпаний, 2 ассоциированных члена и 18 поставщиков отрасли в 15 странах и территориях.

Ассоциация европейских региональных авиакомпаний (ЕРА)

Основана в 1980 году.
Штаб-квартира находится в Чобхаме, Соединенное Королевство.
Члены: 70 авиакомпаний и 160 ассоциированных и аффилированных членов, включающих региональные аэропорты, производителей самолетов и двигателей, поставщики авиационного электронного оборудования и компании, обеспечивающие обслуживание.
Интернет-сайт: www.eraa.org
E-mail: info@eraa.org

Международная ассоциация авиаперевозчиков (ИАКА)

Основана в 1971 году.
Штаб-квартира находится в Брюсселе, Бельгия.
Члены: авиаперевозчики, осуществляющие нерегулярные авиаперевозки.
Интернет-сайт: www.iaca.be
E-mail: iaca.hq@iaca.be

ДРУГИЕ АВИАЦИОННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

Международный совет аэропортов (МСА)

Ранее известный как *Международный совет ассоциаций аэропортов (МСАА)*, союз бывшего *Международного совета эксплуатантов аэропортов (АОСИ)* и бывшей *Международной ассоциации гражданских аэропортов (ИСАА)*.
Основан в 1991 году.
Штаб-квартира находится в Женеве, Швейцария.
Члены: около 400 международных аэропортов, аэропортовых полномочных органов и национальных ассоциаций аэропортов более 110 государств.

Интернет-сайт: www.airports.org
E-mail: info@airports.org

Международный совет деловой авиации (МСДА)

Основан в 1981 году.
Штаб-квартира находится в Монреале, Канада.
Члены: компании деловой авиации более 20 государств и территорий.
Интернет-сайт: www.ibac.org
E-mail: info@ibac.org

Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА)

Основан в 1964 году.
Штаб-квартира находится во Фредерике, штат Мэриленд, Соединенные Штаты Америки.
Члены: национальные организации авиации общего назначения, представляющие 400 тысяч пилотов в более 53 государствах.
Интернет-сайт: www.iaopa.org
E-mail: iaopa@aopa.org

Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА)

Основана в 1948 году.
Штаб-квартира находится в Суррее, Соединенное Королевство.
Члены: национальные ассоциации пилотов авиакомпаний более 70 государств и территорий.
Интернет-сайт: www.ifalpa.org
E-mail: globalpilot@ifalpa.org

ДРУГИЕ ОРГАНИЗАЦИИ, ЗАИНТЕРЕСОВАННЫЕ В ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

Международная ассоциация потребителей, ранее известная как *Международная организация потребительских союзов (МОПС)*

Основана в 1960 году.
Штаб-квартира находится в Лондоне, Соединенное Королевство.
Члены: ассоциации потребителей, финансируемые правительствами, советы потребителей, профсоюзы и аналогичные группы.
Интернет-сайт: www.consumersinternational.org
E-mail: consint@consint.org

Федерация представителей пользователей воздушного транспорта в Европе (FATURE)

Основана в 1983 году как *Федерация представителей пользователей воздушного транспорта в Европейском сообществе*.
Штаб-квартира находится в Париже, Франция.
Члены: различные потребительские организации в Европейском сообществе.

Институт международного права (ИМП)

Основан в 1873 году.
Штаб-квартира находится в Женеве, Швейцария.
Члены: отдельные лица и национальные ассоциации 49 стран, занимающиеся международным правом, включая исследования в области воздушного транспорта.
E-mail: gerardi@hei.unige.ch

Институт воздушного транспорта (ИВТ)

Основан в 1954 году.
Штаб-квартира находится в Париже, Франция.
Члены: отдельные лица и национальные организации более 70 государств, занимающиеся исследованиями в области воздушного транспорта.
Интернет-сайт: www.ita-paris.com
E-mail: contact@ita-paris.com

Международная ассоциация делового туризма (ИВТА)

Штаб-квартира находится в Брюсселе, Бельгия.
Члены: европейские национальные федерации делового туризма для оказания туристических услуг промышленным и коммерческим предприятиям.
Интернет-сайт: www.ibta.com
E-mail: info@ibta.com

Международная торговая палата (МТП)

Основана в 1920 году.
Штаб-квартира находится в Париже, Франция.
Члены: национальные комитеты более 50 государств, представляющие торговлю, промышленность, транспорт и финансы.
Интернет-сайт: www.iccwbo.org
E-mail: webmaster@iccwbo.org

Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА)

Основана в 1926 году как *Международная федерация экспедиторских организаций*.
Штаб-квартира находится в Цюрихе, Швейцария.
Члены: национальные организации экспедиторов примерно 90 государств и территорий.
Интернет-сайт: www.fiata.com
E-mail: info@fiata.com

Международная федерация тур-операторов (ИФТО)

Основана в 1970 году.
Штаб-квартира находится в Люэсе, Соединенное Королевство.
Члены: национальные ассоциации тур-операторов.

Международный фонд ассоциаций авиапассажиров (ИФАРА)

Основан в 1985 году.
Штаб-квартира находится в Женеве, Швейцария.
Члены: ассоциации пассажиров авиакомпаний.

Ассоциация международного права (АМП)

Основана в 1873 году.
Штаб-квартира находится в Лондоне, Соединенное Королевство.
Члены: отдельные лица и национальные ассоциации, занимающиеся международным правом, включая авиационное право.
Интернет-сайт: www.ila-hq.org
E-mail: info@ila-hq.org

Международная федерация транспортных рабочих (МФТ)

Основана в 1896 году как *Международная федерация судовых рабочих, докеров и речников*.
Штаб-квартира находится в Лондоне, Соединенное Королевство.
Члены: национальные союзы транспортных рабочих более 80 государств и территорий.
Интернет-сайт: www.itf.org.uk
E-mail: mail@itf.org.uk

Туристическая ассоциация стран Азиатско-тихоокеанского региона (ПАТА)

Основана в 1951 году.
Штаб-квартира находится в Бангкоке, Таиланд.
Члены: правительства, авиакомпании, туристические агентства, гостиницы.
Интернет-сайт: www.pata.org
E-mail: patabkk@pata.th.com

Международное общество авиационной электросвязи (СИТА)

Основано в 1949 году.
Штаб-квартира находится в Париже, Франция.
Члены: более 400 авиакомпаний и организаций, связанных с воздушным транспортом (включая службы электросвязи и обработки информации).
Интернет-сайт: www.sita.int
E-mail: info@sitaint

Всемирная федерация ассоциаций туристических агентств (УФАА)

Основана в 1966 году.
Штаб-квартира находится в Монако.
Члены: национальные ассоциации более 80 государств и территорий, представляющие свыше 50 тысяч туристических агентств.
Интернет-сайт: www.uftaa.com
E-mail: uftaamc@tekworld.mc

Всемирный совет по туризму и путешествиям (ВСТП)

Штаб-квартира находится в Брюсселе, Бельгия.
Члены: около 40 руководящих должностных лиц компаний из всех секторов индустрии туризма, включая транспорт, гостиничное размещение, поставка продуктов, организация отдыха и развлечений, организация культурных программ и туристические услуги.
Интернет-сайт: www.wttc.org
E-mail: enquiries@wttc.org

Часть 4

СОДЕРЖАНИЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ

Глава 4.0

ВВЕДЕНИЕ В СОДЕРЖАНИЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ

Содержание регулирования определено в предисловии как "конкретные вопросы, подлежащие регулированию" (такие как доступ к рынку, ценообразование и провозная емкость). В части 4 данного Руководства рассматриваются вопросы, которые составляют содержание регулирования в экономической области международного воздушного транспорта. Органы, осуществляющие регулирование воздушного транспорта, встречаются с вопросами содержания регулирования на всех трех уровнях регулирования, а именно на национальном, двустороннем и многостороннем уровнях. Хотя эти вопросы отличаются друг от друга, на практике они редко рассматриваются по отдельности ввиду их тесной взаимосвязи.

В главе 4.1 используется целостный подход для определения и объяснения трех видов права на доступ к основному рынку, а именно: права на маршруты, эксплуатацию и перевозки, которые являются самыми важными элементами регулирования международного воздушного транспорта. В этой главе также обсуждается доступ к рынку под влиянием так называемой шестой свободы.

Вопрос о провозной емкости, еще один важный элемент регулирования воздушного транспорта, исследуется в главе 4.2. В этой главе описывается участие правительств в регулировании провозной емкости авиаперевозчиков и регулирование провозной емкости с точки зрения авиаперевозчика.

Тарифы авиаперевозчиков, являющиеся еще одним главным элементом в экономическом регулировании, обсуждаются в главе 4.3. В ней рассматриваются термины, касающиеся тарифов, различные виды и характеристики тарифов, методы регулирования тарифов, а также некоторые ключевые вопросы тарифов.

В главе 4.4 обсуждается вопрос права собственности на авиаперевозчиков и контроля, который в последнее время привлекает большое внимание из-за изменений в авиационной промышленности, вызванных процессами глобализации, либерализации и приватизации (которая часто влечет за собой транснациональные инвестиции в авиаперевозчиков). В этой главе описываются традиционные критерии, которые используются государствами для назначения и санкционирования, обоснования причин их использования, и некоторые исключения. В главе также коротко обсуждается вопрос

привлечения иностранных капиталовложений в авиаперевозчиков, и в заключение исследуются некоторые ключевые вопросы, связанные с либерализацией прав собственности на авиакомпанию и контроля.

Глава 4.5 посвящена теме авиагруза, все более значимого компонента международного воздушного транспорта. В этой главе определяются характеристики авиагруза, и описывается, как регулируется перевозка авиагрузов.

Теме нерегулярных авиаперевозок посвящена глава 4.6. В ней описываются характерные признаки, которые отличают их от регулярных авиаперевозок, определяются различные виды международных нерегулярных перевозок и обсуждается вопрос о том, как правительства осуществляют их регулирование.

Глава 4.7 посвящена коммерческой деятельности авиакомпаний (иногда упоминается как деловая практика), которая может иметь большое значение в обеспечении международных авиаперевозок в иностранном государстве. В этой главе описаны такие виды деятельности, как перевод валют и перечисление прибыли, прием на работу иностранного персонала, продажа и маркетинг международного воздушного транспорта, размещение продукта авиакомпании и электронная коммерция, и лизинг воздушных судов. Эти виды деятельности в определенных обстоятельствах могут рассматриваться авиаперевозчиками и государствами с такой же степенью важности, как три основных элемента регулирования: доступ к рынку, провозная емкость и тарифы.

Глава 4.8 дает информацию по трем основным видам кооперативной деятельности авиакомпаний, а именно объединениям авиакомпаний, совместному использованию кодов и франчайзингу, и обсуждает последствия их регулирования.

Глава 4.9 посвящена авиапассажирам. В ней обсуждаются права пассажиров, сравнительно новые темы недисциплинированных и беспокорных пассажиров и пассажиров с неправильно оформленными документами.

В главе 4.10 рассматриваются вопросы, касающиеся аэропортов. В ней содержится информация по наземному обслуживанию, выделению "окон" в международных аэропортах и приватизации аэропортов.

Глава 4.1

ДОСТУП К ОСНОВНОМУ РЫНКУ

Рынок воздушного транспорта между любыми двумя пунктами состоит из фактических и потенциальных перевозок людей и товаров, которые действительно перевозятся или могут перевозиться между такими пунктами при коммерческих воздушных перевозках. Международные рынки воздушного транспорта в иерархической структуре могут подразделяться на 4 категории: **рынок пары городов**, т. е. авиамаршрут, соединяющий два города (например, Нью-Йорк – Лондон); **рынок пары государств**, состоящий из всех маршрутов между парами городов, связывающих две страны (например, Соединенные Штаты Америки – Соединенное Королевство); **рынок регион-регион**, включающий все маршруты, связывающие два региона (например, Северная Америка – Европа, также известный как Североатлантический рынок); и **всемирный рынок**, включающий все пункты в мире, обслуживаемые авиационной промышленностью. Регулярное воздушное сообщение, по видимому, должно осуществлять перевозки на различных рынках пар городов на каждом рейсе; нерегулярное воздушное сообщение обычно, но не всегда, обслуживает один рынок пары городов на каждом рейсе.

Доступ к рынку воздушного транспорта для любого конкретного авиаперевозчика или авиаперевозчиков заключается в характере и объеме основных прав (с любыми сопутствующими условиями и ограничениями), которые предоставляются/санкционируются соответствующим правительственным полномочным органом (и определяются и обсуждаются в настоящей главе), а также дополнительных прав, таких как права, касающиеся распределения услуг. **Проникновение на рынок воздушного транспорта** каким-либо конкретным авиаперевозчиком или авиаперевозчиками характеризуется степенью фактического использования доступа для осуществления перевозок. Права могут подвергаться различным ограничениям (за рамками настоящей главы), таким как дальность полета воздушного судна и ограничения на коммерческую загрузку, перегруженность аэропортов и проблемы, связанные с системой распределения услуг.

Доступ авиаперевозчика на внутренний рынок воздушного транспорта какого-либо государства обычно (с относительно небольшими исключениями) осуществляется только в том случае, если он является перевозчиком этого государства, и обычно это право приобретает посредством процесса лицензирования. Доступ к международному рынку воздушного транспорта также перевозчики получают обычно в результате оформления свидетельства или получения разрешения в каждом конкретном государстве. Такое положение существует с самого раннего периода авиации, когда страны признали, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным про-

странством над своей территорией и может осуществлять это право суверенитета. Этот принцип подтвержден в статье 1 Чикагской конвенции, и такое осуществление права суверенитета обычно выражается в выдаче свидетельств или разрешений. Таким образом, в первую очередь из-за необходимости использования территориального воздушного пространства другого государства для обслуживания международного рынка доступ к таким рынкам воздушного транспорта для иностранных авиаперевозчиков регулируется совершенно иными способами, чем доступ иностранных организаций в других сферах услуг (например, сети гостиниц и компании, предоставляющие услуги электросвязи).

Коммерческие воздушные перевозки, когда они осуществляются как любые иные, чем регулярные международные воздушные перевозки, вовлекая Договаривающиеся государства ИКАО, подпадают под статью 5 Чикагской конвенции. В соответствии с этой статьей иностранные воздушные суда такого государства имеют право осуществлять полеты на территорию любого другого Договаривающегося государства ИКАО или совершать транзитные беспосадочные полеты через его территорию и делать посадки с некоммерческими целями (такими как заправка топливом или ремонт) без необходимости получения предварительного разрешения и при условии, что государство, над территорией которого осуществляется полет, имеет право требовать совершения посадки. Эта статья также предоставляет привилегию принимать на борт или выгружать пассажиров, груз и почту (т. е. получение доступа к рынку нерегулярных перевозок) при условии, что любое государство, где производится такая погрузка или выгрузка, имеет право устанавливать такие правила, условия или ограничения, какие она может считать желательными. На практике такие условия могут привести к отказу или различным ограничениям на доступ к рынку нерегулярных перевозок, и при отсутствии соглашения между заинтересованными государствами регулирование осуществляется в одностороннем порядке, обычно на основе признания прав друг друга и взаимности.

Регулярные воздушные перевозки регулируются в основном статьей 6 Чикагской конвенции. Данная статья запрещает осуществлять такие перевозки без специального разрешения или другой санкции соответствующего иностранного государства. На практике государство выдает такое разрешение или санкцию на регулярные международные перевозки иностранным авиаперевозчикам в виде свидетельства или разрешений определенного или обусловленного срока действия и осуществляет это (за редкими исключениями) на основе обслуживания, заключающегося в использовании прав на доступ к рынку, которые это государство предоставило стране (странам) регистрации авиаперевозчика.

Право на доступ к основному рынку является обусловленным или ограниченным правом или привилегией (обычно определяется в международном соглашении), предоставляемой одним государством другому государству для использования авиатранспортным или авиатранспортными, назначенными этим другим государством, и может состоять из согласованных: географических описаний маршрутов, по которым могут осуществляться воздушные перевозки; физических определений относительно назначения авиатранспортчика или авиатранспортчиков и того, как назначенный перевозчик может использовать воздушное судно и физических и/или географических описаний видов перевозок, которые могут осуществляться. Такие права в целом определяют степень предоставленного доступа к рынку.

Права на доступ к рынку обычно предоставляются в обмен на аналогичные права путем заключения некоторого(ых) соглашения(ий) или договоренности(ей) между государствами и обычно ограничиваются регулярными международными воздушными сообщениями. Хотя право на доступ к рынку, по сути, дает возможность обслуживать рынок, оно также является ограничением на доступ к рынку вследствие своих характеристик. Государства ограничивают доступ к рынку по различным причинам, включая установление некоторого ощутимого равновесия в правах, подлежащих обмену; сохранение рычагов для возможных обменов в будущем; устранение или сведение к минимуму влияния конкурентов на своих национальных перевозчиков; стремление добиться точности во избежание неправильного толкования и содействие в развитии и помощь некоторым сегментам рынка (таким как конкретный город или национальный регион). Дополнительные права, которые относятся к тому, каким образом авиатранспортчик может осуществлять свою деятельность в иностранном государстве, иногда рассматриваются государствами в качестве элементов доступа к рынку. Эти права рассматриваются в отдельном разделе настоящего Руководства.

*Иностранное инвестирование или внутренние инвестиции в авиатранспортчика (авиатранспортчиков) государства, включая капиталовложения, сделанные иностранными авиатранспортчиками, т. е. покупка пакетов акций с некоторой возможной степенью влияния на решения по вопросам управления, если не контроля, является дополнительным средством получения доступа к рынку. Другим таким средством является получение **права на создание**, т. е. свобода учреждения авиатранспортчика на территории иностранного государства. Оба дополнительных средства находятся в ограниченном использовании на рынках, где проведена либерализация, также как обмены между или среди государств или односторонние разрешения (см. также главу 4.4.)*

В данной главе используется целостный подход для определения и разъяснения трех видов прав на доступ к основному рынку, которые на практике государства стремятся соединять, а не формулировать отдельно в приложениях, статьях, параграфах и предложениях в своих соглашениях по воздушному транспорту, и иногда даже объединяют их с провозной емкостью или другими вопросами. Исследование представленных многих типов условий доступа к рынку и ограничений, применяемых в настоящее время, достаточно всеобъемлющее; однако в данной главе не рассматриваются темы либерализации доступа к рынку, упрощения его регулирования или двусторонности по отношению к многосто-

ронности. Не рассматриваются также новые концепции **последовательной либерализации** в предоставлении доступа к основному рынку, т. е. постепенной отмены все большего числа регулирующих ограничений или **системы сдерживания**, т. е. некоторых регламентирующих мер, которые используются в исключительных случаях, когда возникает явная угроза для способности государства поддерживать некоторый уровень участия в рынке.

В первом разделе настоящей главы определены различные типы географических описаний маршрутов, по которым могут осуществляться воздушные перевозки. В следующем разделе внимание сосредоточено на назначении перевозчиков и на различных определениях, касающихся использования воздушных судов на таких маршрутах. В третьем разделе рассматриваются определения категорий перевозок, которые могут осуществляться на этих маршрутах. В заключительном разделе обсуждается доступ к рынку, как находящийся под влиянием так называемой шестой свободы.

ПРАВА НА МАРШРУТЫ

Право на маршрут является правом на доступ к рынку, которое выражается в виде согласованного географического описания или комбинации географических описаний маршрута или маршрутов, по которым воздушные перевозки могут быть установлены и могут осуществляться, и порядка, согласно которому могут обслуживаться утвержденные пункты. Обычно права на маршруты определяются в приложении о маршрутах к соглашению о воздушном транспорте или воздушном сообщении между государствами, приложении, в котором отдельно описываются маршрут или маршруты для использования авиаккомпанией или авиаккомпаниями каждой стороны соглашения. Во всех приведенных ниже примерах "А" представляет государство, получающее право на маршрут, а "С" – государство, предоставляющее право на маршрут (обычно в обмен на аналогичное право или права).

Наиболее распространенным способом описания предоставления государству права на маршрут является обозначение одного города на территории этого государства и второго города на территории государства, предоставляющего право, например:

Из города А1 в город С1.

Нет необходимости ограничивать основной подход одним городом в каждом государстве, например:

Из города А1 в город С1/город С2.

Из города А1/города А2 в город С1.

Из города А1/города А2 в город С1/город С2.

Пунктом является город названный или неназванный на предоставляемом маршруте. Можно расширить основной подход для описания маршрута, например:

Из любого пункта или пунктов в государстве А в город С1.

Более расширенным вариантом предоставления основного права будет:

Из любого пункта или пунктов в государстве А в любой пункт или пункты в государстве С.

Промежуточным пунктом является пункт, находящийся за пределами, но между территориями государств – предоставляющего право на маршрут и получающего это право. (В исключительных случаях пункты, находящиеся в границах территории получающего право государства и лежащие вдоль общего направления маршрута, могут рассматриваться в качестве промежуточных пунктов). Когда территории государств, участвующих в предоставлении права, не являются смежными, а между ними находятся территории и города других государств, описание указанного маршрута может включать промежуточный пункт или пункты, например:

Из города А1 через город В1 в город С1.

Существуют различные способы обозначения предоставления промежуточного пункта или пунктов на маршруте с различной степенью описания, например:

...через город В1 и город Х1 ...

...через город В1, город В2 и город Х1 ...

...через государство В ...

...через государство В или государство Х ...

...через государство В и государство Х ...

...через промежуточный пункт ...

...через два промежуточных пункта ...

...через промежуточный пункт или пункты ...

В последних трех примерах детализация при желании может быть дана более подробно, путем указания конкретного континента, региона или страны, например:

...через промежуточный пункт в Африке ...

...через два промежуточных пункта в Европе ...

...через промежуточный пункт или пункты в Индийском океане ...

Предоставление промежуточного пункта или пунктов на маршруте также служит для указания общего направления следования маршрута. Могут быть отражены подразумеваемые или явные ожидания, что маршрут, используемый для фактических полетов, будет достаточно прямым (между "А"

и "С" в приводимых примерах). Кроме того, может быть отражено желание уточнить один общий маршрут в целях исключения других маршрутов, например:

...через южную часть Тихого океана ... исключая ...
через северную часть Тихого океана ...

...через полярный маршрут ... исключая ...
через транстихоокеанский маршрут ...

...через Северную Атлантику ... исключая ...
через среднюю часть Атлантического океана ...

Вместо перечисления различных определений стороны могут осуществить общее предоставление права на обслуживание промежуточных пунктов на любых предоставляемых маршрутах.

Дальнейшим пунктом является пункт на маршруте, который обычно находится значительно дальше от территории государства-получателя права на маршрут, чем территория государства, его предоставляющего (т. е. он находится за границами последнего), и который образует часть описания маршрута. Например, основное описание маршрута для использования государством А – из города А1 через город В1 до города С1 – может быть дополнено:

...и далее до города D1.

...и далее до одного (двух) (трех) пункта (пунктов).

...и далее до пункта или пунктов в Азии.

Следует обратить внимание, что последний пример, кроме указания общего направления для продолжения маршрута, ограничивает дальнейшие пункты одним континентом. Следует также обратить внимание на то, что "права на дальнейшие пункты" на конкретном маршруте могут быть определены просто как:

...и далее.

Может быть также предусмотрена дополнительная гибкость путем разрешения авиаперевозчику, эксплуатирующему данный маршрут, выбирать промежуточные пункты, менять их, пропускать их или изменять порядок, в котором они используются. **Выбранным пунктом является промежуточный пункт, второй пункт назначения страны или дальнейший пункт, который выбирает государство-получатель права среди нескольких названных или неназванных пунктов, выбор доводится до сведения (и если он указывается, то нуждается в согласовании) государства, предоставляет осуществлению перевозок в другие такие пункты до тех пор, пока в будущем не будет сделано какое-либо изменение пунктов.** Например:

...и далее до любых двух пунктов, которые выбираются среди города Х1, города Х2, города Y1, города Y2 и города Z1.

Маршрут, предоставленный государству, весьма вероятно будет начинаться на территории государства-получателя, следовать в одном общем направлении и эксплуатироваться (и, по-видимому, будет обслуживаться) как в направлении из государства-получателя, так и в направлении в это государство при обратном полете. Маршрут, предоставленный государству в соглашении об "открытом небе" может быть описан как начинающийся на территории этого государства или за его пределами. Очень редко маршрут бывает предназначен для использования только в одном направлении, и в таких случаях вполне вероятно, что он предназначается для авиагрузовых перевозок и является либо круговым по структуре, либо пролегающим вокруг земного шара. В других необычных случаях государству может быть предоставлена **грузовая гибкость**, т. е. право назначенного перевозчика или перевозчиков обслуживать пункты, находящиеся за пределами территорий государств, которые предоставили и получили право, с применением полной гибкости в отношении последовательности пунктов, обслуживаемых как промежуточные, и дальнейших пунктов с целью погрузки и/или выгрузки международных грузов и/или почты. Намного реже случаются такие необычные случаи, когда разрешают обслуживать названный пункт как промежуточный или как дальнейший пункт (как показано на примере маршрута 7 таблицы 4.1-1) при конкретном рейсе, особенно в случаях, когда имеет место относительно небольшое отклонение от общего направления указанного маршрута.

Большая часть описаний маршрутов в двусторонних соглашениях излагается в виде предложений. Однако при обменах многими маршрутами используется альтернативный табличный формат, как показано в таблице 4.1-1.

Пунктом за пределами является любой пункт, находящийся за границами описанного маршрута и обычно географически расположенный "позади" начального пункта или пунктов маршрута. "Пунктами за пределами" могут быть пункты на территории государства-получателя права на маршрут и/или пункты в третьих странах. Они обычно не включаются в традиционное описание маршрута. Однако

может быть выраженное или подразумеваемое согласие в отношении того, что один из видов или оба вида пунктов за пределами могут обслуживаться (выраженное относительно пунктов за пределами третьей страны в типичных соглашениях об "открытом небе"), и сквозной пролет может предлагаться и рекламироваться как таковой. Альтернативно такие перевозки, включающие пункты в третьих странах, могут быть ограничены условиями или запрещены.

Другими терминами, которые используются при предоставлении права на маршруты, являются:

- **вход/выход или пункт входа/выхода**, т. е. любой пункт последнего вылета/первого прибытия воздушной перевозки на территорию государства, получившего право, или государства, предоставившего это право;
- **конец маршрута или конечный пункт**, который входом/выходом или пунктом входа/выхода или пунктом за пределами;
- **общий конечный пункт**, т. е. любой из двух или более пунктов на одном и том же маршруте или на одной и той же территории (государства-получателя права или государства, предоставившего право), которые могут обслуживаться раздельно или совместно при любом полете, осуществляемом по этому маршруту;
- **двойной путь** – термин, заимствованный из терминологии железнодорожного транспорта, для описания установленной **воздушной трассы, состоящей из двух треков**, т. е. трассы для использования перевозчиком или перевозчиками, назначенными одним государством, которое является стороной двустороннего соглашения, имеющей аналогичный идентичный маршрут для использования перевозчиком или перевозчиками, назначенными другим государством, которое является стороной такого соглашения; и

Таблица 4.1-1. Маршруты для государства А (табличный формат)

Маршрут	Пункты в государстве А	Промежуточные пункты	Пункты в государстве С	Дальнейшие пункты
1	Город А1		Город С1	
2	Город А2	Город В1	Город С1	
3	Город А3 Город А4		Город С2 Город С3	Страна D
4	Город А1	Город В2	Город С1	Город D1
5	Любой пункт или пункты в А	Северная Африка	Города С1, С2, С3	Один пункт
6	Любой пункт или пункты в А	Ближний Восток и Южная Азия	Любой пункт или пункты в С	Австралия
7	Город А3	Город В2	Город С1	Город В2

- **одиночный путь** – термин, также заимствованный из терминологии, принятой на железнодорожном транспорте, для описания установленной **воздушной трассы, состоящей из одного трека, т. е. трассы** для использования перевозчиком или перевозчиками, назначенными одним государством, которое является стороной двустороннего соглашения, имеющей аналогичный идентичный маршрут для использования перевозчиком или перевозчиками, назначенными другим государством, также являющимся стороной такого соглашения. Воздушная трасса, которая имеет участок, не соответствующий условиям, может по-прежнему считаться трассой с двумя треками, а не трассой, состоящей из одного трека, если основной участок между двумя государствами является трассой из двух треков.

ПРАВА НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ

Правом на эксплуатацию является право на доступ к рынку, которое выражено в виде согласованного физического определения того, сколько перевозчиков могут быть назначены; каким образом может эксплуатироваться воздушное судно, или какие типы воздушных судов, их части или заменяющие транспортные средства могут использоваться и какие обозначения рейсов могут предписываться для согласованного маршрута или маршрутов. На практике, права на эксплуатацию могут содержаться в приложении о маршрутах к соглашениям о воздушном транспорте, в различных статьях или в дополнительных условиях или могут или не могут включаться косвенно.

Одним из самых основных прав на эксплуатацию является право назначения перевозчика. **Назначение** является формальным уведомлением одним государством другого государства обычно при помощи дипломатической ноты о названии авиатранспортного средства, выбранного назначаемым государством для использования всех или некоторых прав на доступ к рынку, полученных этим государством в соответствии с соглашением о воздушном сообщении, заключенным со вторым государством. В зависимости от условий соответствующего соглашения назначение может осуществляться с предоставлением всех или какой-либо части прав на доступ к рынку, в отношении конкретного маршрута или маршрутов или в отношении конкретной части маршрута.

Едиственное назначение – это право назначать только одного перевозчика (с подразумеваемым правом замены другим перевозчиком). **Двойное назначение** – это право назначать до двух перевозчиков (с правом замены). **Многочисленное неограниченное назначение** — это право назначать любое количество перевозчиков. **Многочисленное контролируемое назначение** — это право назначать конкретное количество авиакомпаний в целом или определенное количество на маршрут, на вход/выход или на сектор маршрута (с правом замены).

Двусторонние соглашения обычно не содержат отчетливо выраженного права одного государства отклонять назначение другого государства, поскольку выбор перевозчика является суверенным правом этого другого государства, но, как правило, они включают право первого государства отказать, аннулировать, приостановить деятельность или ввести ограничения на право осуществления эксплуатации такой

назначенной авиакомпанией на конкретных основаниях. Эти основания обычно ограничиваются невыполнением требования о том, что действительность владения и эффективный контроль над деятельностью авиакомпании принадлежат государству, осуществляющему назначение, или его гражданам, или несоблюдением национальных законов и правил (государства, принимающего назначенную авиакомпанию), применимых к эксплуатации таких перевозок.

* * *

Права на эксплуатацию, которые касаются вопроса о том, каким образом может осуществляться эксплуатация воздушных судов на согласованном маршруте или маршрутах, включают право на пролет, техническую остановку, выборочное исключение остановок, обязательную остановку, засылочный рейс, полет по дополнительному сектору и смену емкости.

Правом на пролет или **правом пролета** является предоставляемое государству право или привилегия на осуществление пролета без посадки над территорией государства, предоставляющего такое право, при регулярном или отличном от регулярного международном воздушном сообщении. В Соглашении о транзите при международных воздушных сообщениях дается определение связанного с этим термина **первая "свобода воздуха"** – право или привилегия в отношении регулярного международного воздушного сообщения, предоставляемые одним государством другому государству или государствам, осуществлять пролет через его территорию без совершения посадки (также известное как **право первой свободы**).

Правом на техническую остановку или **правом технической остановки** называется право или привилегия, предоставляемые государству, осуществлять посадку на территории государства, предоставляющего это право, с некоммерческими целями при осуществлении регулярного или отличного от регулярного международного воздушного сообщения. Это право обычно используется для заправки топливом воздушного судна, для проведения непредвиденного необходимого ремонта или для осуществления аварийной посадки воздушного судна. Это право технической остановки также может использоваться в некоторых случаях для выполнения требования государства к входу в национальное воздушное пространство перед продолжением полета в пункт перевозки в этом государстве. Даже если техническая остановка в соответствии с определением делается не в целях перевозки, может стать необходимой или желательной выгрузка перевозимых пассажиров, грузов или почты на некоторое время (даже для остановки в течение ночи) с требованием осуществления повторной загрузки для продолжения перевозки (которая может быть закончена на заменяющем воздушном судне или другом транспортном средстве). В Соглашении о транзите при международных воздушных сообщениях дается определение соответствующего термина **вторая "свобода воздуха"** – права или привилегии в отношении регулярных международных воздушных перевозок, предоставляемых одним государством другому государству или государствам, осуществлять посадку на его территории в некоммерческих целях (также известного как **право "второй свободы"**).

Правом на выборочное исключение остановок или правом выборочной остановки является право или привилегия, обычно предоставляемые для использования на маршруте и предусматривающие многочисленные пункты перевозок, при условии, что, по крайней мере, одна остановка совершается в государстве-получателе такого права, и одна остановка – в государстве, предоставившем такое право, при выполнении каждого рейса. Например: любой пункт или пункты, указанные на маршруте, могут быть исключены на какой-либо или на всех воздушных линиях по усмотрению назначенной авиакомпании (авиакомпаний); однако все полеты должны начинаться или заканчиваться на территории Договаривающейся стороны, назначающей эту авиакомпанию (авиакомпаний).

С другой стороны, **требование об обязательной остановке** используется исключительно для установления общего направления маршрута или для исключения беспосадочных полетов. Первый вид использования уточняет предполагаемые пределы предоставляемого права. Второй вид использования обеспечивает защиту интересов национального перевозчика (перевозчиков) государства, предоставляющего право: обязательная остановка делает менее привлекательными услуги иностранного перевозчика по осуществлению перевозок.

Засылочным рейсом в более широком смысле данного термина является любой рейс, коммерческий или некоммерческий, регулярный или нерегулярный, осуществляемый с целью дальнейшего использования воздушного судна для каких-либо коммерческих перевозок, а также в более узком значении этого термина является любой **перегоночный полет**, т. е. некоммерческий рейс, осуществляемый для засылки воздушного судна или для каких-либо других целей (таких как проведение технического обслуживания воздушного судна).

Дополнительным рейсом по маршруту, обычно **вторым рейсом по маршруту**, является коммерческий рейс при регулярном обслуживании, осуществляемый для выполнения избыточных перевозок в основном на том же самом регулярном рейсе, как и рейс, который осуществляется дополнительно. Термины "дополнительный" и "второй (третий и т. д.)" были заимствованы из терминологии железнодорожного транспорта. **Право осуществлять дополнительные рейсы по маршруту** обычно считается подразумеваемым в соответствии с соглашениями по воздушному транспорту даже в тех случаях, когда провозная емкость заранее определена; однако это право не распространяется на осуществление дополнительных перевозок в случаях, совсем не связанных с основным рейсом, который осуществляется дополнительно.

Сменой емкости является смена воздушного судна при международном рейсе в пункте маршрута, находящемся вне отечественной территории перевозчика, на другое воздушное судно (при вылете) или с другого воздушного судна (при входе), имеющего меньшую емкость. **Сменой емкости "У"** является смена емкости на два таких воздушных судна (вылет) или с них (вход). **Сменой емкости "fan"** является смена емкости на два воздушных судна (вылет) или с более двух таких воздушных судов (вход). **Сменой емкости второй страны** является смена емкости, как это следует из контекста соглашения о воздушном сообщении между дву-

мя государствами, осуществляемая на территории одного из государств, являющегося стороной двустороннего соглашения, авиаперевозчиком другого государства, партнера по соглашению. **Сменой емкости третьей страны** является смена емкости, как это следует из контекста соглашения о воздушном сообщении между двумя государствами, осуществляемая на территории третьего государства, которая включена в установленный международный маршрут.

Смена емкости позволяет авиаперевозчику более экономично использовать международные секторы маршрута, удаленные от его отечественной территории, путем более тесного соответствия емкости своих рейсов на таких секторах более низкому объему движения на его родину или из нее, которое обычно имеет место на более отдаленных секторах маршрута большой протяженности. Международный термин "смена емкости" не применяется к смене воздушных судов в пределах отечественной территории перевозчика, поскольку такая смена является внутренней и национальной по характеру и подпадает под исключительную юрисдикцию соответствующего суверенного государства. Также не считается сменой емкости любая смена воздушного судна, где бы она ни произошла, на воздушное судно тех же размеров или емкости. Термин "смена емкости" исторически восходит к термину железнодорожного транспорта, который обозначает смену в пункте на железнодорожном маршруте при перевозке по путям с одним фиксированным расстоянием (или эталоном) между двумя рельсами на перевозку по путям с другим эталоном, для которой характерна замена колес (или двухосных тележек) на колеса соответствующего эталона для дальнейшего движения поезда вперед.

В двустороннем соглашении о воздушном сообщении может не указываться конкретно смена емкости, поскольку одно или оба государства-партнера могут считать это как косвенно разрешаемое или запрещаемое условие; альтернативно такая смена может однозначно предусматриваться при конкретных условиях или может однозначно запрещаться. Когда государства соглашаются на право смены емкости в двустороннем соглашении о воздушном сообщении, они, по-видимому, должны включать предоставление права на эксплуатацию в соответствии с направлениями нижеупомянутого положения и одним из пяти вариантов, приводимых ниже.

Авиаперевозчик, назначенный одной Договаривающейся стороной, может осуществлять смену емкости на территории другой Договаривающейся стороны или в пункте на указанном маршруте, промежуточном или за пределами территории другой Договаривающейся стороны, при условии, что:

вариант а)

полеты за пункт смены емкости осуществляются воздушным судном, имеющим емкость меньше при полете из страны или больше при обратном полете на свою отечественную территорию, чем емкость прибывающего воздушного судна;

или вариант б)

полеты за пункт смены емкости осуществляются одним воздушным судном, имеющим емкость, или двумя воздушными судами, имеющими общую емкость меньше при полете из страны или больше при обратном полете на свою отечественную территорию, чем емкость прибывающего воздушного судна;

или вариант с)

полеты за пункт смены емкости осуществляются одним или двумя воздушными судами, каждое из которых имеет емкость меньше при полете из страны или больше при обратном полете на свою отечественную территорию, чем емкость прибывающего воздушного судна;

или вариант d)

полеты за пункт смены емкости осуществляются любым количеством воздушных судов, каждое из которых имеет емкость меньше при полете из страны или больше при обратном полете на свою отечественную территорию, чем емкость прибывающего воздушного судна;

или вариант e)

в отношении полетов в направлении из страны полеты за пункт смены емкости являются продолжением обслуживания с территории Договаривающейся стороны, которая назначила авиаперевозчика, а в отношении полетов в направлении в страну – продолжением обслуживания на этой территории, в обоих случаях не вводится никаких ограничений на тип или количество воздушных судов или их соответствующую емкость как в направлении к этому пункту, так и от него.

* * *

Могут использоваться эксплуатационные права, в которых определяются типы воздушных судов, части воздушных судов или заменяющие транспортные средства, при этом присвоенные обозначения рейсов принимают различные формы.

Что касается определения типов воздушных судов, то государства могут, например, согласиться с тем, что некоторые права могут осуществляться только в отношении узко-фюзеляжных воздушных судов, только широкофюзеляжных воздушных судов, только в отношении "небольших" воздушных судов или "больших" воздушных судов (как определено заинтересованными государствами), только в отношении чисто грузовых воздушных судов или только в отношении смешанных (грузопассажирских) воздушных судов. Следует обратить внимание, что такие определения, хотя они касаются емкости, обычно предназначены для целей, отличных от регулирования емкости (например, чтобы ограничить значительную перевозку грузов по маршруту).

Что касается частей воздушного судна, то государства могут, например, запретить использование воздушного судна (такого как смешанное воздушное судно) для перевозки груза в основном отсеке или могут установить, что груз может перевозиться только в отсеке в нижней части фюзеляжа. Аналогичным образом они могут однозначно или молчаливо согласиться с тем, что обслуживание может осуществляться путем **блокирования мест, т. е. некоторого количества пассажирских кресел и/или определенной части грузового отсека, покупаемого авиаперевозчиком для своей перевозки на воздушном судне второго авиаперевозчика.** Они также могут согласиться на **совместное использование кодов, т. е. на использование кодового обозначения рейса одного авиаперевозчика для рейса, выполняемого вторым авиаперевозчиком, при этом рейс обычно определяется (и**

может потребоваться определить его) как рейс, выполняемый вторым авиаперевозчиком.

Совместное использование кодов при наличии соответствующего разрешения может иметь место на любой части маршрута и может охватывать авиаперевозчика второй страны, перевозчика третьей страны или внутреннего авиаперевозчика. Государства могут считать необходимым предоставление и получение определенных прав на доступ, которые могут использоваться исключительно на основе совместного использования кодов. Обычно государства требуют, чтобы оба перевозчика при соглашении о совместном использовании кодов имели надлежащее разрешение.

Соглашения о совместном использовании кодов и блокировании мест обычно, но не всегда используются вместе. Совместное использование кодов позволяет предлагать и продавать транспортные услуги более чем одной авиакомпанией (интерлайн), как если бы это были транспортные услуги одной авиакомпании (онлайн), в частности, в системах распределения авиакомпаний, таких как автоматизированная система бронирования. Эта тема обсуждается более подробно в главе 4.8 данного Руководства.

С совместным использованием кодов тесно связана концепция (**франчайзинга) предоставления привилегий, т. е. предоставление авиаперевозчиком франшизы – привилегий или права использовать различные элементы обозначения своей корпорации (такие как кодовое обозначение своего рейса, передача владения и рыночные символы) юридическому лицу, получающему привилегию, т. е. организации, которой предоставляется привилегия предлагать на рынке или предоставлять услуги в виде воздушных перевозок при условии соблюдения стандартов и под контролем, обеспечивающим качество согласно требованиям компании, выдающей (франшизу) льготу, т. е. организацией, предоставляющей привилегию.**

Рейсом совместно обслуживания является рейс, определяемый кодами обозначения двух авиакомпаний, которые обычно договариваются друг с другом о разделении доходов и/или расходов при согласии их соответствующих государств. Некоторые государства рассматривают рейс совместного обслуживания как рейс с совместным использованием кодов, другие не придерживаются этого мнения.

Воздушные суда, которые используются для осуществления доступа к рынку, могут принадлежать авиаперевозчику или арендоваться. Использование арендованного воздушного судна может повлечь или может не повлечь необходимость получения некоторого специального разрешения на осуществление права доступа. Обычно, если воздушное судно осуществляет перевозки одного авиаперевозчика, но находится под эксплуатационным контролем другого авиаперевозчика, любое государство, с территорией которого связан этот вопрос, имеет право потребовать, чтобы оба перевозчика получили его разрешение на такую договоренность. Такое государство может также потребовать, чтобы как государство авиаперевозчика, осуществляющего руководство полетом воздушного судна, так и государство авиаперевозчика, предлагающего указанные перевозки, получили от него право на доступ к рынку соответствующего маршрута. Более подробно эта тема, включающая вопросы безопасности такого государства и экономические последствия, обсуждается в главе 4.7.

Соглашения о взаимобмене воздушными судами обычно не требуют наличия прав, условий или ограничений на конкретный доступ. **Взаимобменом воздушными судами** или **взаимобменным рейсом** является регулярно планируемое, осуществляемое одним самолетом сквозное обслуживание, связывающее маршрут одного авиоперевозчика в пункте взаимобмена с маршрутом второго авиоперевозчика, когда эксплуатацию и руководство полетами одного и того же воздушного судна осуществляет соответствующий уполномоченный перевозчик на каждом маршруте. Взаимобмен дает пассажирам преимущество обслуживания одним самолетом, которое, по сути, является перевозкой несколькими компаниями и может предоставить дополнительные преимущества участвующим перевозчикам в отношении лучшего использования воздушных судов.

(Право смешанной перевозки) Обусловленным правом является право доступа, предоставляемого государством для использования назначенным перевозчиком или перевозчиками другого государства, с целью расширять, заменять или дополнять воздушные перевозки путем использования наземных видов транспорта. Например, **наземные виды транспорта**, используемые при смешанных перевозках (наряду с их обозначениями ИАТА общего типа), включают **автобус (BUS), аппарат на воздушной подушке (HOV), катер (LCH), лимузин (LMO), поезд (TRN) и местное автодорожное обслуживание (RFS)**. Права на доступ к конкретному рынку и/или разрешение полномочного авиатранспортного органа могут требоваться или могут не требоваться при использовании наземных видов транспорта для осуществления перевозки в соответствии с авиационными билетами или авианакладными в зависимости от обстоятельств в каждом случае. Например, регион, в котором иностранный авиоперевозчик может осуществлять свою собственную перевозку и доставку, может быть ограничен государством определенным радиусом используемого аэропорта. Во втором случае международные перевозки авиоперевозчика в конкретное государство и из него, осуществляемые исключительно наземными видами транспорта, даже если такие перевозки имеют кодовое обозначение авиоперевозчика и номера "рейса" в целях распределения услуг, могут осуществляться по разрешению только полномочных органов наземного транспорта или, если они выполняются в соответствии с контрактом с уполномоченным наземным перевозчиком, без специального разрешения. В третьем случае наземные перевозки между двумя пунктами маршрута, предоставленного авиоперевозчику, которые предлагаются в качестве замены или расширения рейсов по этому маршруту, могут рассматриваться как использование прав доступа к рынку, связанных с этим маршрутом, и могут подвергаться регулированию, характерному для воздушного транспорта.

ПРАВА НА ПЕРЕВОЗКИ

Правом на перевозку является право доступа к рынку, которое выражается в виде согласованного технического или географического описания или объединения этих описаний, касающихся того, кто или что может перевозиться на разрешенном воздушном судне (или заменяющем транс-

портном средстве) на установленном маршруте или его части. Однако следует обратить внимание, что термин **"права на перевозки"** в широком смысле при едином применении имеет то же самое значение, что и права на доступ к рынку.

При физическом определении право на перевозки в основном означает право перевозить **пассажиров, груз и почту раздельно или в любой комбинации**. Если согласованное право ограничено перевозкой **только пассажиров**, то оно обычно подразумевает багаж или курьерские отправления, следующие с пассажирами или с курьерами, и может включать несопровождаемый багаж, который не оформляется в качестве авиагруза. Аналогичным образом груз обычно означает товары и срочные отправления; однако право перевозить **только груз**, при необходимости, включает сопровождающих лиц, в частности при перевозке животных. Права на перевозки включают коммерческие перевозки и некоторые виды некоммерческих перевозок (если осуществляются в соответствии с пассажирским билетом, грузовой авианакладной или другим соответствующим документом), таких как груз или почта компании перевозчика.

* * *

Когда правам на перевозку дается географическое описание, то в основном они выражаются одной из свобод воздуха, которые связаны с перевозкой (первые две свободы являются техническими). Рисунок 3.1-1 дает графическое изображение свобод воздуха.

Третьей "свободой воздуха" является право или привилегия в отношении регулярных международных воздушных перевозок, предоставляемых одним государством другому государству, осуществлять выгрузку на территории первого государства пассажиров, почты и грузов, взятых на борт в государстве регистрации перевозчика (также известна как **право "третьей свободы"**).

Четвертой "свободой воздуха" является право или привилегия в отношении регулярных международных воздушных перевозок, предоставляемых одним государством другому государству, принимать на борт на территории первого государства пассажиров, почту и грузы, следующие в государство регистрации авиоперевозчика (также известна как **право "четвертой свободы"**).

Пятой "свободой воздуха" является право или привилегия в отношении регулярных международных воздушных перевозок, предоставляемых одним государством другому государству, выгружать и принимать на борт на территории первого государства пассажиров, почту и грузы, следующие из третьего государства или в него (также известна как **право "пятой свободы"**).

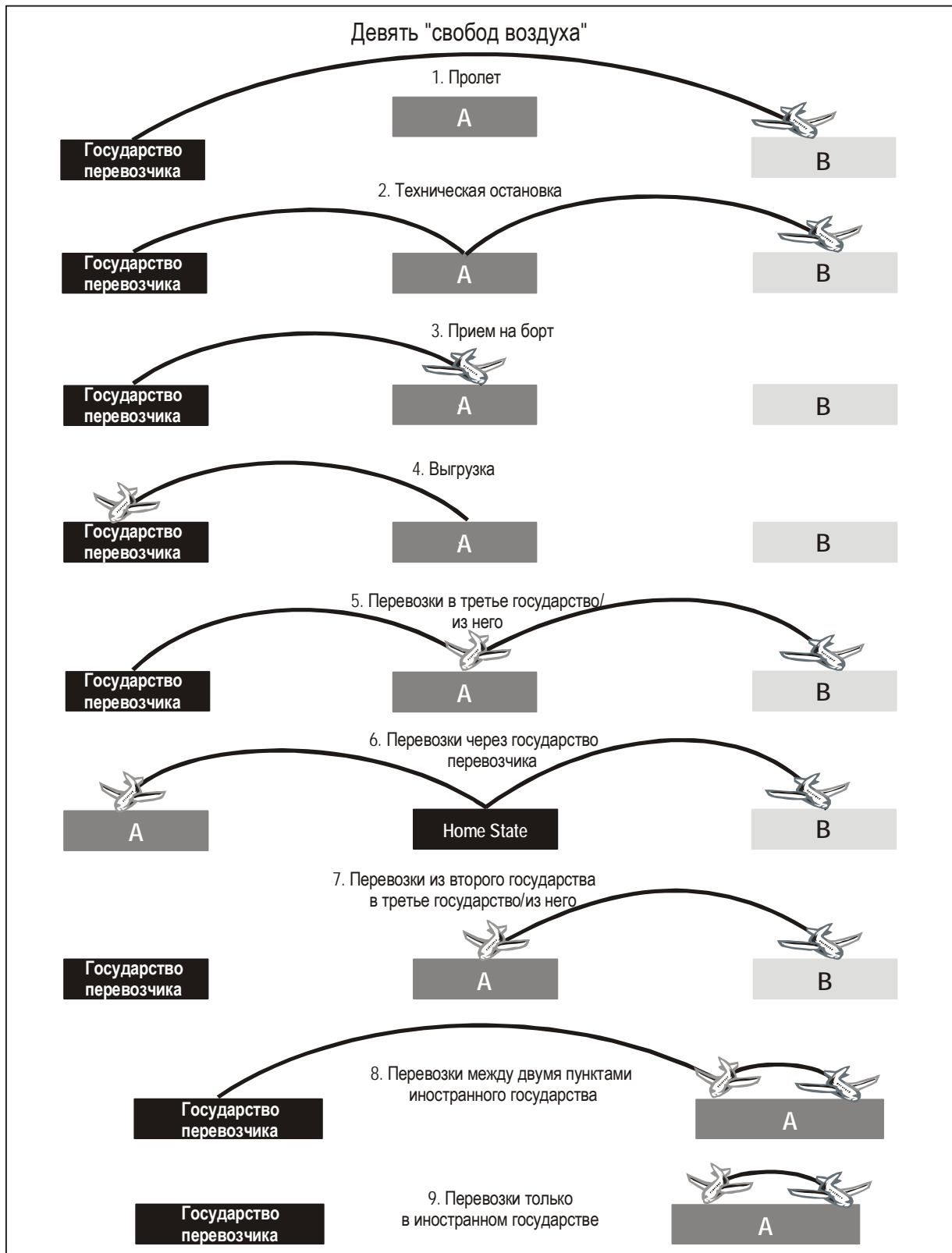


Рис. 4.1-1. Девять "свобод воздуха"

При определении "свободной" классификации в отношении конкретных перевозок или части перевозок возникают трудности, поскольку некоторые государства определяют конкретные виды перевозок по их **фактическому пункту назначения и отправления, т. е. пункту отправления и назначения в соответствии с билетом или авиагрузовой накладной, где пунктом отправления является первый пункт, названный в транспортном документе, а пунктом назначения является последний пункт при перевозке в одном направлении или пункт, находящийся на самом дальнем расстоянии от пункта отправления при перевозке туда и обратно (круговое путешествие)**. Другие государства устанавливают "свободную" классификацию в соответствии с **пунктами отправления и назначения на полетном купоне или полетном участке рейса, т. е. пунктом отправления является любой пункт посадки (первоначальной или на маршруте), в котором осуществляется погрузка на борт воздушного судна, осуществляющего конкретный рейс, а пунктом назначения является первый соответствующий пункт, в котором происходит выгрузка (независимо от того, где началась перевозка и где в конечном счете закончится эта перевозка в соответствии с этим же билетом или авиагрузовой накладной)**.

Такое различие в "свободной" классификации в соответствии с этими двумя подходами можно проиллюстрировать на осуществлении перевозки, которая начинается в государстве А и заканчивается в государстве С с изменением рейса на маршруте в государстве В либо непосредственно, либо после стоповера в государстве В, при этом имеются три возможных перевозчика: перевозчик АА государства А, перевозчик ВВ государства В и перевозчик СС государства С. Следует обратить внимание, что при использовании метода фактического пункта отправления и назначения не происходит изменение "свободной" классификации, даже если на каждом секторе рейса используются различные перевозчики (см. рис. 4.1-2), в то время как по методу пунктов отправления и назначения на полетном купоне или на полетном участке рейса, всегда происходит изменение в классификации свобод (см. рис. 4.1-3).

Так называемой **шестой свободой воздуха** является право или привилегия в отношении регулярных международных воздушных перевозок осуществлять через государство регистрации перевозчика перевозки между двумя другими государствами (также известна как **право "шестой свободы"**). Так называемая шестая свобода воздуха в отличие от первых пяти свобод не включается как таковая ни в одно из широко признанных соглашений о воздушных перевозках, например, в такое как "Соглашение о пяти свободах". Этот спорный вопрос обсуждается в заключительной части настоящей главы.

Так называемой **седьмой свободой воздуха** является право или привилегия в отношении регулярных международных воздушных перевозок, предоставляемых одним государством другому государству, на осуществление перевозок между территорией предоставляющего это право государства и территорией какого-либо третьего государства без требования о включении в такую перевозку какого-либо пункта на территории государства-получателя права, т. е. для данного вида обслуживания нет необходимости быть связанным или быть продолжением какого-либо обслуживания из государства регистрации перевозчика или в это государство.

Термины "**каботаж**" и "**каботажные перевозки**", используемые в воздушном транспорте:

- взяты соответственно из морской терминологии, касающейся запрещения каботажного плавания иностранных перевозчиков и запрещения перевозок, которые могут приравниваться к **внутренним перевозкам**, т. е. перевозкам, осуществляемым по единому транспортному документу (билету или грузовой накладной), в котором не предусматриваются пункты отправления, стоповеры или пункты назначения, находящиеся вне территории одного государства;
- иногда расширены с целью включения также (и тем самым запрещения) некоторых участков международных маршрутов, например между двумя пунктами на международном маршруте, которые расположены на территории одного и того же государства (гражданином которого перевозчик не является), до или после пересадки или стоповера в одном из этих пунктов, иногда с некоторым исключением, допускающим осуществление пересадки и стоповера на установленном маршруте;
- иногда ошибочно применяются к перевозкам между двумя государствами в одной и той же группе государств или экономическом объединении государств, когда указанная группа или объединение решает резервировать такие перевозки для своих собственных авиаперевозчиков; и
- могут применяться к перевозкам, которые составляют *prima facie* каботаж, например перевозка по воздуху или по земле через национальную границу, за которой следует немедленно аналогичная перевозка в обратном направлении через эту же границу, даже если эти перевозки осуществляются в соответствии с отдельными билетами или грузовыми накладными.

Правом на каботаж или **каботажной привилегией** является право или привилегия, предоставляемые иностранному государству или иностранному перевозчику, осуществлять запрещенные в других случаях каботажные перевозки. **Мелкий каботаж** включает перевозки между двумя портами на одном и том же побережье одной и той же страны (в морской терминологии) и применительно к воздушному транспорту перевозки между двумя аэропортами, находящимися на одной и той же территории государства. **Крупный каботаж** включает перевозки, начинающиеся и заканчивающиеся на различных побережьях одной и той же страны (в морской терминологии) и применительно к воздушному транспорту перевозки между государством и несмежной территорией этого государства.

Так называемой **восьмой свободой воздуха** является право или привилегия в отношении регулярных международных воздушных перевозок осуществлять каботажные перевозки между двумя пунктами на территории предоставляющего право государства по маршруту, который начинается или заканчивается на территории государства регистрации иностранного перевозчика или (в связи с так называемой **седьмой свободой воздуха**) вне территории предоставившего право государства (также известно как **право "восьмой свободы"** или "**последовательный каботаж**").

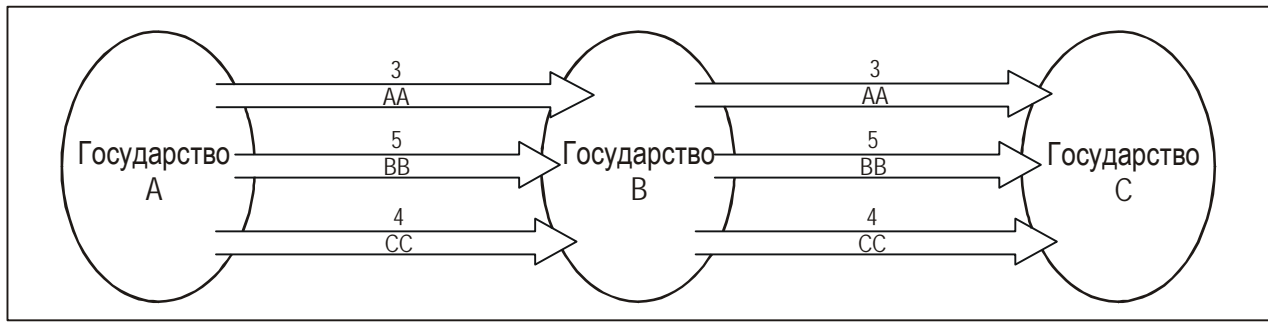


Рис. 4.1-2. Метод фактического пункта отправления и назначения

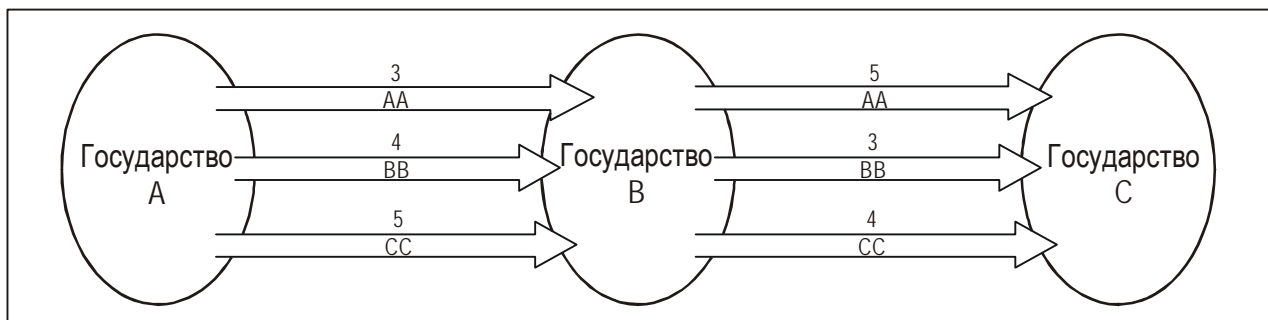


Рис. 4.1-3. Метод пунктов отправления и назначения на полетном купоне или на полетном участке рейса

Так называемой *девятой свободой воздуха* является право или привилегия осуществления каботажных перевозок предоставляющего право государства по маршруту, проходящему полностью по территории государства, предоставляющего это право (также известно как *право "девятой свободы"* или *"автономный каботаж"*).

Другим способом определения прав на перевозки в конкретном пункте или на конкретном рынке является предоставление различных условий (т. е. разрешений или ограничений), касающихся загрузки на борту по отношению к прямым транзитным перевозкам, осуществляемым на конкретном участке полета. *Загрузкой на борту* являются пассажиры, почта и груз, принятые на борт рейса впервые, и она состоит из:

- *начальной загрузки*, т. е. перевозок, которые начинают свое движение в направлении из страны по воздуху или свое обратное движение по воздуху после нахождения в конечном пункте назначения из страны;
- *стыковочной загрузки*, т. е. перевозок, заканчивающихся в пункте одного рейса и начинающихся в этом же пункте (в транзитном пункте) на другом рейсе

как часть непрерывного движения под одним авиабилетом или грузовой накладной без осуществления стоповера в этом пункте; и

- *стоповерной загрузки*, т. е. перевозок, осуществляющих *стоповер*, намеренную приостановку движения через пункт по единому авиабилету или грузовой накладной в течение времени, после которого требуется прямой транзит в период, продолжающийся обычно до времени отправления на следующем стыковочном рейсе и включающий (в исключительных случаях) остановку на ночь. (Следует иметь в виду, что в целях уточнения количества стоповеров, которые можно осуществлять при некоторых круговых маршрутах, авиакомпания может засчитывать время, проведенное в конечном или наиболее удаленном пункте назначения при таком путешествии, в качестве стоповера).

Прямыми транзитными перевозками являются перевозки, которые заканчиваются и начинаются в пункте (транзитном пункте) в качестве части непрерывного движения по одному авиабилету или грузовой накладной, без стоповера, на одном и том же воздушном судне или на различных воздушных судах, имеющих одно и то же обозначение.

ние авиакомпании и номер рейса. **Участок маршрута** состоит из любых двух точек вдоль маршрута, в которых происходит взлет и/или посадка, и может включать один или несколько **этапов полета**, т. е. полет воздушного судна после взлета до следующей посадки.

Право осуществления загрузки в воздушное судно может быть ограничено или не предоставлено на каком-либо конкретном секторе или секторах маршрута, отличающихся от основного международного сектора маршрута. На двухсекторном или многосекторном маршруте запрещаемые перевозки могут относиться ко всей загрузке или некоторой ее части. При ограничении права на загрузку создается "слепой участок" или "частично слепой участок". "**Слепым участком**" является участок маршрута, в отношении которого запрещается осуществление загрузки в воздушное судно. "**Частично слепым сектором**" является участок рейса, в отношении которого разрешается осуществлять только конкретную загрузку, например, только загрузку в стыковочных пунктах и пунктах стоповера или только загрузку в стыковочных пунктах. Эти две категории могут быть дополнительно ограничены:

- **перевозкой одной авиакомпанией со стоповером**, т. е. перевозкой со стоповером, которая продолжает свое движение вперед (после перерыва в путешествии) на той же самой авиакомпании, в отличие от **перевозки несколькими авиакомпаниями со стоповером**, т. е. перевозки со стоповером, которая продолжает свое движение вперед (после перерыва в путешествии) на другой авиакомпании; и/или
- **перевозкой одной авиакомпанией через пункт стыковки**, т. е. перевозкой на воздушных судах, имеющих одно и то же обозначение авиакомпании, но с различными номерами рейсов, в отличие от **перевозки несколькими авиакомпаниями через пункт стыковки**, т. е. перевозки, осуществляемой на воздушных судах, имеющих различные обозначения авиакомпаний и номера рейсов. Следует иметь в виду, что "местная перевозка" иногда запрещается на конкретном участке маршрута. **Местная перевозка** является многозначным термином и может означать всю загрузку на борту или всю начальную загрузку или всю перевозку, отличающуюся от **транзитной перевозки**, т. е. прямую (с тем же номером рейса) транзитную перевозку плюс стыковочную загрузку.

Ограничения на слепом участке или частично слепом участке международного маршрута неизбежно ограничивают возможности авиаперевозчика осуществлять перевозки с вытекающими отсюда экономическими издержками в его деятельности. Государство в своем двустороннем соглашении о воздушном сообщении с другим государством может, тем не менее, настаивать на введении ограничений на "слепом участке" или "частично слепом участке" между двумя пунктами международного маршрута или маршрутов другого государства с целью защиты доходов своего собственного перевозчика (перевозчиков) (и, возможно, объединения партнеров этого перевозчика (перевозчиков), уменьшения значимости согласованного маршрута (маршрутов) для дру-

го государства, чтобы достигнуть некоторого общего ощутимого баланса преимуществ между этими двумя государствами или, если оба названных пункта находятся на его собственной территории, ввести ограничение на каботажах.

Следует иметь в виду, что государство требует от иностранных авиаперевозчиков получения предварительного разрешения от своих полномочных органов транспортировать то, что называется "**перевозкой на слепом участке**", которой **обозначаются перевозка, загрузка и выгрузка, осуществленные на участках маршрута между иностранными государствами, которые являются "слепыми" только в том смысле, что они иным образом не описаны в согласованных маршрутах и не разрешены соответствующим свидетельством или разрешением, предоставленным этим государством.** Участки маршрута, находящиеся полностью в воздушном пространстве иностранного государства, почти всегда являются "слепыми" участками или "частично слепыми" участками по причинам каботажа.

Участки маршрута, полностью находящиеся на территории иностранного государства, могут быть и могут не быть "слепыми участками" или "частично слепыми участками". Например, **выполнение перевозчиком кругового полета**, т. е. полета, который первоначально обслуживает один пункт во втором государстве, продолжается в другой пункт этого государства, затем возвращается в государство регистрации перевозчика, по-видимому, повлечет разрешенную выгрузку международной перевозки в направлении в страну и загрузку обратной международной перевозки в первом пункте и дальнейшую разгрузку международной перевозки в направлении в страну и загрузку обратной международной перевозки во втором пункте. Аналогичным образом, если государство, которое определяет "свободную" классификацию перевозок по первоначальному пункту отправления и конечному пункту назначения, а не в соответствии с пунктами отправления и назначения на полетном купоне, хочет быть последовательным, то оно будет рассматривать перевозку одной авиакомпанией со стоповером, перевозку несколькими авиакомпаниями со стоповером, перевозку одной авиакомпанией через пункт стыковки, перевозку несколькими авиакомпаниями через пункт стыковки с иностранными исходным пунктом отправления или конечным пунктом назначения как международную перевозку, а не как каботажную перевозку, и разрешит его перевозку авиаперевозчиками второго государства на участках маршрута в пределах своей территории.

ВЛИЯНИЕ ТАК НАЗЫВАЕМОЙ ШЕСТОЙ СВОБОДЫ НА ДОСТУП К РЫНКУ

В 1944 году Чикагская конференция официально определила только пять "свобод воздуха": две в отношении полетов воздушных судов и три в отношении перевозок. Три свободы, связанные с перевозками, а именно "третья", "четвертая" и "пятая" свободы охватывают полный перечень возможностей осуществления международных перевозок по воздуху (хотя, как это изложено в Соглашении о международном воздушном транспорте, их осуществление было ограничено перевозками, имеющими пункты отправления и назначения в подписавшемся государстве, при сквозном

обслуживании на обоснованно прямом маршруте в государство перевозчика и из этого государства). Установление трех таких свобод (различаемых между собой национальными пунктами отправления и назначения перевозки), а не одной свободы для взятия на борт и выгрузки международных перевозок на территории любого подписавшегося государства вызвало соответствующую разработку концепции "владения" парой государств (и их авиакомпаниями) в отношении взятия на борт перевозки на территории одного государства и ее выгрузки на территории другого. Эта концепция была усилена Бермудскими принципами 1946 года путем установления главенства (и права основного "владения") каждой пары государств в отношении таких перевозок и была обоснована ими для распространения на вторичные и вспомогательные перевозки, забираемые на борт или выгружаемые на территориях третьих государств.

По мере роста перевозчиков, объема перевозок и маршрутов расширялись возможности авиакомпаний по привлечению различных видов перевозок между двумя иностранными государствами через их государства регистрации. С учетом дальнейшего укрепления концепции национального "владения" перевозками, вытекающего из двустороннего процесса обмена правами на доступ к рынку, определение "свободной" классификации перевозок через "отечественный мост" стало неизбежным.

Вместо того чтобы согласиться с тем, что такие перевозки между двумя иностранными государствами являются вторичными перевозками по "пятой свободе", на которую они могут не иметь права, государства, авиакомпании которых получили преимущества от таких перевозок через "отечественный мост", разработали концепцию новой "свободы", так называемой шестой свободы воздуха. (ИКАО характеризует все "свободы" за пределами пятой как "так называемые", поскольку только первые пять "свобод" были официально признаны в международном договоре). Создатели этой новой концепции придерживались мнения, что так называемая шестая свобода является комбинацией четвертой и третьей свобод. Таким образом, в соответствии с этим определением перевозки, начинающиеся во втором государстве, осуществляются по "четвертой свободе" в государство перевозчика, а затем по "третьей свободе" в государство окончательного пункта назначения. При таком подходе на основании этого определения перевозки являются "основными" для перевозчика, осуществляющего перевозки через "отечественный мост" на каждом участке путешествия пассажира.

Соответственно второе и третье государства в той мере, насколько это касается возможности привлечения некоторых или многих "своих" законных перевозок, (и поскольку у их собственного перевозчика (перевозчиков) имеются ограниченные возможности или их отсутствие по привлечению перевозок, осуществляемых через "отечественный мост", на других рынках), имеют законное право утверждать, что так называемая шестая свобода является ничем иным, как "пятой свободой", и что такие перевозки могут в лучшем случае иметь только "вторичное" обоснование для провозной емкости, предоставляемой перевозчиком, осуществляющим перевозки через "отечественный мост". Следовательно, при

таком подходе утверждается, что "свободная" классификация пассажира должна определяться билетом или "фактическими" пунктами отправления и назначения, а не пунктами отправления и назначения на полетном купоне/на полетном участке. Те, кто выступает против этой точки зрения, придерживаются противоположного мнения.

По мере развития регулирования в области двусторонних воздушных перевозок государства, обеспокоенные потенциальным или фактическим отвлечением "своих" перевозок со стороны перевозчика, осуществляющего перевозки через "отечественный мост", предприняли различные виды стратегии с целью предотвратить, справиться или покончить с такими отвлечениями. Такие стратегии включают:

- отказ вести переговоры о любых маршрутах в/из страны перевозчика, осуществляющего перевозки через "отечественный мост";
- жесткое ограничение провозной емкости, предоставляемой перевозчику, осуществляющему перевозки через "отечественный мост", если такие маршруты устанавливаются;
- отказ в разрешении перевозчику, осуществляющему перевозки через "отечественный мост", участвовать в некоторых видах или во всех видах скидок на тарифы, разрешаемых своему национальному перевозчику (перевозчикам) на рынках между их отечественными территориями;
- запрещение перевозчику, осуществляемому перевозки через "отечественный мост", в осуществлении и рекламировании любой перевозки на одном самолете по так называемой шестой свободе в их стране;
- попытку компрометации путем более благосклонного обращения с перевозками, имеющими "законный стопор" в стране перевозчика, осуществляющего перевозки через "отечественный мост" в течение одного или нескольких дней, чем с перевозками, осуществляемыми по прямым маршрутам в целях регулирования емкости; и
- отказ в предоставлении прав по "пятой свободе" правительству перевозчика, осуществляющего перевозки через "отечественный мост", или ограничение возможности перевозчика по осуществлению таких прав.

В целом такая стратегия регулирования имела незначительный успех. Причина этого заключается в том, что трудно противостоять естественным склонностям перевозчиков в максимальной степени использовать свои коммерческие перевозки путем изыскания загрузки во всех источниках и в предпочтении пользователей воздушного транспорта (которых не интересуют непонятные концепции "свобод воздуха" или национальная "принадлежность" воздушных перевозок) закончить свое путешествие наиболее удобным образом, обычно прибегая к услугам одной авиакомпании. (Эта склонность к использованию пунктов стыковки одной авиакомпании, а не нескольких авиакомпаний усиливается в тех случаях, когда бесплатное размещение на ночь/туры/ и т. п. предлагаются в аэропорту базирования перевозчика, осуществляющего перевозки через "отечественный мост".)

Несмотря на вышесказанное, причины того, почему перевозки через "отечественный мост" привлекают авиаперевозчиков, заключаются не только в содействии развитию рынка авиаперевозчика или в желании авиапассажиров. Перевозчик может принимать активное участие в перевозках через "отечественный мост" только при наличии других двух факторов: территория его страны по своему географическому положению позволяет осуществлять это, и соответствующие потоки перевозок содержат определенные характеристики.

Первый – географический – фактор начинает действовать, поскольку только те государства, которые хорошо расположены на достаточно прямых маршрутах между другими государствами, в которых начинается или заканчивается значительный объем перевозок, имеют возможности выступать в качестве мостов. Например, авиакомпании, базирующиеся в южной части Африки, южной части Южной Америки и Австралии, фактически не имеют возможностей по "шестой свободе", поскольку они не могут изыскивать или забирать загрузку за пределами своих государств. Перевозчики, базирующиеся в Северо-Восточной Азии, могут привлекать потоки перевозок из Северной Америки-Восточной Азии/Юго-Восточной Азии на основе "моста". Перевозчики, базирующиеся на Ближнем Востоке, в Южной и Юго-Восточной Азии, имеют возможность привлекать перевозки из Европы-Южной Азии/Юго-Восточной Азии и Австралии. Перевозчики, базирующиеся в Северной Америке, имеют наилучшие возможности по привлечению ограниченного объема перевозок из Азии-Южной Америки и некоторых перевозок из Европы-Латинской Америки. Перевозчики, базирующиеся в Западной Европе, располагают наилучшими возможностями доступа к большей части потоков перевозок через "мосты", т. е. из Африки в Северную Америку и в обратном направлении, из Южной Азии/Ближнего Востока в Северную/Южную Америку и в обратном направлении, из Восточной Европы в Северную/Южную Америку и в обратном направлении и из Западной Европы в остальную часть мира и в обратном направлении.

Географическое местонахождение отечественных национальных баз перевозчиков также играет важную роль в использовании возможностей по привлечению межрегиональных перевозок через "мост". Например, перевозчик, базирующийся в центре или около центра Западной Европы, располагает хорошей возможностью по привлечению перевозок из района Балтийского моря в район Средиземного моря; перевозчик, базирующийся в центре Северной Америки, имеет возможность по привлечению перевозок, связанных с северным климатом, в солнечные пункты назначения в Мексике/Центральной Америке/Карибском бассейне и перевозчик, базирующийся в восточной части Азии около тропика Козерога, имеет возможность привлекать перевозки из Северо-Восточной Азии в Юго-Восточную Азию.

Вторым фактором является объем перевозок или провозная емкость на участках маршрута по обе стороны государства, являющегося "мостом", которые связаны с размерами и дееспособностью участков прямого маршрута между вторым и третьим государствами. На приведенных ниже диа-

граммах ширина секторов соотносится с относительным объемом перевозок и/или провозной емкостью авиакомпаний; государства А и С обеспечивают пункты отправления и назначения для перевозок; государство В является "мостом", и его перевозчик является перевозчиком, осуществляющим перевозки через "отечественный мост"; цены и предпочтительные факторы авиакомпаний, как предполагается, являются нейтральными.

На рисунке 4.1-4 перевозчик, базирующийся в государстве В (ВВ), вряд ли может отвлекать достаточный объем движения А-С от перевозчиков АА и СС, чтобы вызвать обеспокоенность либо государства А, либо государства С, до тех пор, пока рынки и услуги АВ и ВС остаются сравнительно небольшими по отношению к услугам АС.

На рисунке 4.1-5 незначительная ширина перевозок и услуг А-С (в обоих направлениях) усиливает привлекательность перевозок через государство В для перевозчика ВВ. Государства А и С будут находиться в ожидании до тех пор, пока объем перевозок А-С не создаст условия для осуществления прямых перевозок, которые будут сопоставимы или даже лучше, чем условия осуществления перевозок через государство В его перевозчиком ВВ. В некоторых обстоятельствах направление перевозок через государство В, осуществляемых перевозчиком ВВ, может стимулировать рынок в степени, достаточной для осуществления фактических перевозок между А и С их соответствующими авиакомпаниями.

Может иметь место третья ситуация. Предположим, что перевозчики государства А и В согласились с перевозками А-В, имеющими пункты отправления и назначения в А и В. Предположим, что государство А географически находится на дальнем конце континента и, таким образом, его перевозчик практически не имеет возможностей привлекать какие-либо перевозки через "отечественный мост", а географическое положение государства В является таковым, что его перевозчик может привлекать перевозки "через мост" в различные государства, находящиеся за его территорией. Таким образом, дополнительный "поток" перевозок дает перевозчику (перевозчикам) государства В определенные преимущества при обслуживании рынка А-В.

В ситуации, изображенной на рисунке 4.1-6, перевозчик АА может пытаться привлечь перевозки через государство В, но не без трудностей, поскольку обычно пассажиры предпочитают пользоваться услугами одного, а не нескольких перевозчиков. Хотя трудности вряд ли будут полностью преодолены, государства и перевозчики все больше обращают внимание на относительно новые подходы, такие как совместное использование кодов, соглашения о блокировании мест и использование узлового центра второго государства, которые при надлежащем использовании могут содействовать устранению относительно невыгодных условий перевозчиков, не осуществляющих перевозки через "мост". Поскольку географические факты непреложны, данная проблема и усилия по ее решению, по-видимому, будут в течение некоторого времени сохраняться в области регулирования.

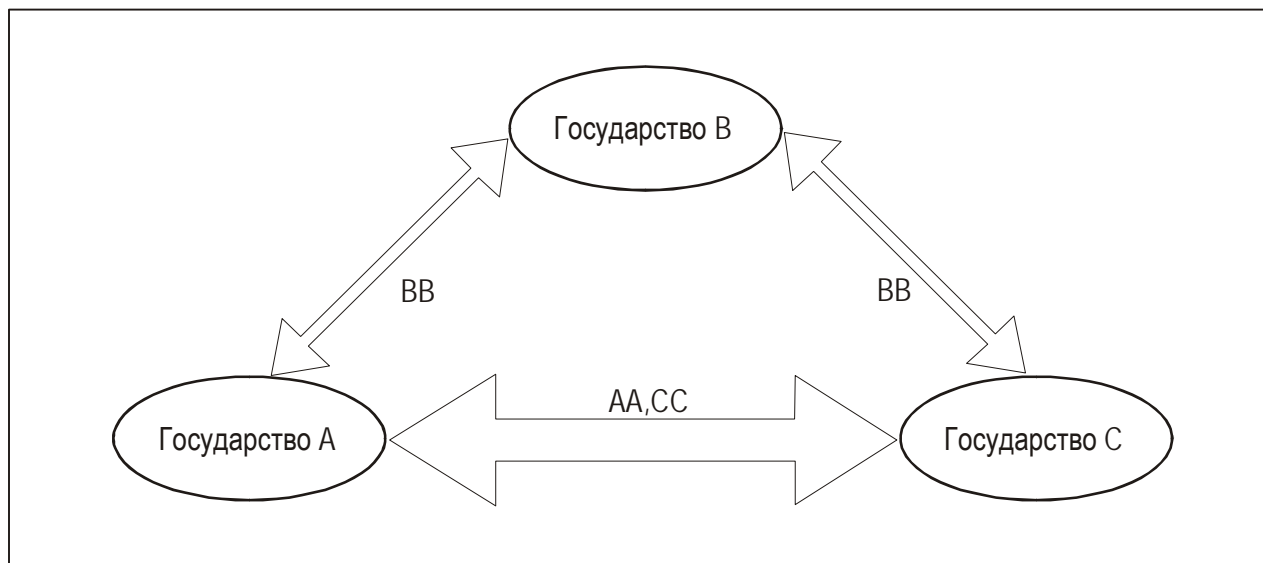


Рис. 4.1-4

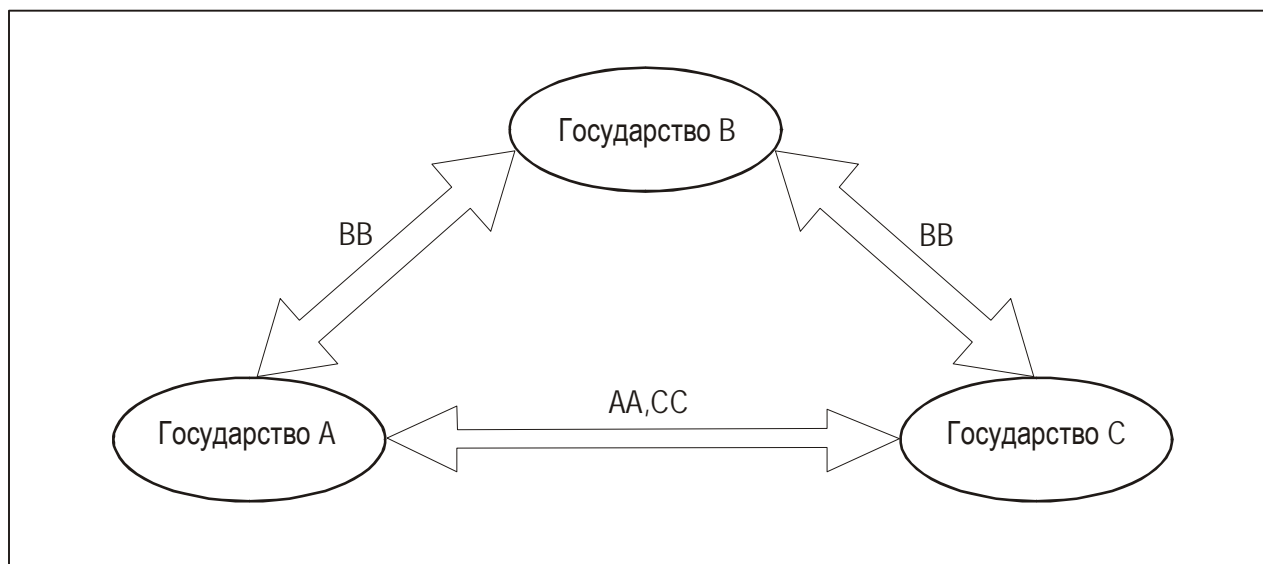


Рис. 4.1-5

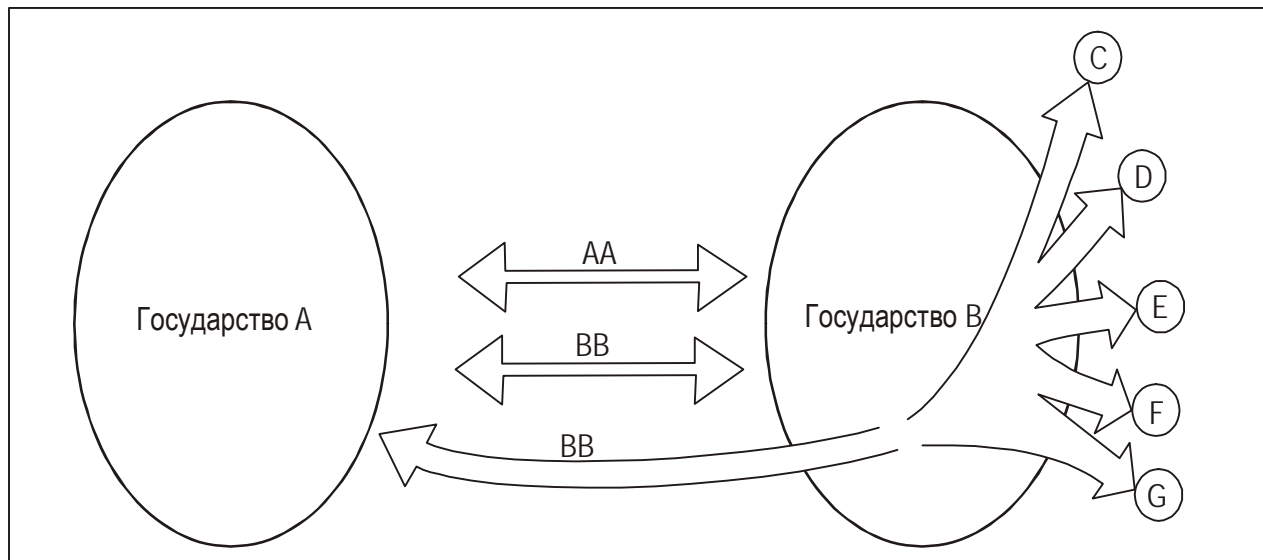


Рис. 4.1-6

Глава 4.2

ПРОВОЗНАЯ ЕМКОСТЬ АВИАПЕРЕВОЗЧИКА

Провозная емкость авиаперевозчика является количественным показателем перевозок воздушного транспорта, предлагаемых или предоставляемых одним или более авиаперевозчиками в паре городов или на рынке пары государств или на маршруте. Она может выражаться размером воздушного судна, типом воздушного судна, числом пассажирских кресел и/или отсеком воздушного судна (по весу и/или объему), частотой перевозок или комбинацией таких характеристик.

Регулированием провозной емкости является любой метод, используемый правительствами по отдельности или совместно, чтобы контролировать емкость, которая предлагается или может предлагаться.

Хотя регулирование провозной емкости касается как правительств, так и авиакомпаний, оно представляет различные вопросы на рассмотрение каждого из них, отражая их различные интересы и заботы. В следующем разделе представлен вопрос регулирования провозной емкости с точки зрения авиаперевозчика. При применении к аэропорту провозная емкость обычно измеряется количеством операций воздушных судов (т. е. количеством взлетов или посадок), которые аэропорт может безопасно осуществлять в течение конкретного периода времени. Пропускная способность аэропорта также может измеряться пассажирской/грузовой производительностью (выраженной в пассажирских/грузовых тоннах в час).

РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРОВОЗНОЙ ЕМКОСТИ ПРАВИТЕЛЬСТВАМИ

Правительства обычно регулируют провозную емкость международных воздушных перевозок путем проведения переговоров и выполнения своих двусторонних соглашений о воздушном транспорте. Государства часто рассматривают международные перевозки, начинающиеся на их территории, в качестве национальной собственности и в качестве статьи международной торговли, которая должна осуществляться на как можно лучших условиях, включающих или права на взаимность или другие встречные удовлетворения. При проведении двусторонних переговоров о воздушных перевозках эта концепция "владения перевозками" позволяет государствам требовать долю провозной емкости, пропорциональную их национальным перевозкам на рынке, и рассматривать такие перевозки между государствами, являющимися партнерами по двустороннему соглашению, как свою "собственность".

Национальные правительства обычно рассматривают провозную емкость в более широком контексте, чем авиа-

перевозчики. Следовательно, регулирование провозной емкости неизбежно включает широкий спектр национальных интересов, выходящих за рамки экономики воздушного транспорта. При принятии решения в отношении провозной емкости правительства должны учитывать цели национальной политики (такие, как поощрение международной торговли, туризма и экономического развития) и свою главную ответственность за защиту общественных интересов. Например, правительства могут требовать предоставления большей провозной емкости для пассажиров и/или груза в некоторых районах или на определенных маршрутах, чем та, которая, по мнению авиакомпаний, является экономически оправданной.

Национальные авиакомпании, назначенные для осуществления международных воздушных перевозок, часто рассматриваются в качестве национальных средств или флагманских перевозчиков и считаются частичными деловыми предприятиями и частичными государственными коммунальными предприятиями. В этой роли от авиакомпаний иногда может требоваться осуществление деятельности в соответствии с потребностями иностранной политики своего государства или другими общими направлениями коммерческой политики, а не для удовлетворения потребностей в экономически оправданных воздушных перевозках. Таким образом, хотя государства обычно высоко ставят приоритет интересов своих собственных национальных авиакомпаний, они также должны учитывать требования к провозной емкости воздушного транспорта, которые предьявляются их туристической отраслью и международной торговлей.

Широко используемыми терминами, связанными с провозной емкостью авиаперевозчиков и ее регулированием, являются:

- **коэффициент загрузки**, т. е. выраженная в процентах доля общей располагаемой провозной емкости, которая фактически продана и использована коммерческими пассажирами и/или грузом в одном полете по одному участку рейса;
- **коэффициент пассажирской загрузки или коэффициент занятости кресел**, т. е. коэффициент загрузки, примененный исключительно к использованной пассажирской емкости;
- **средний коэффициент загрузки**, т. е. средний коэффициент загрузки, полученный за какой-либо период времени на определенном полете, участке рейса или маршруте; на конкретном рынке; или конкретным авиаперевозчиком;

- **коэффициент безубыточной коммерческой загрузки**, т. е. коэффициент загрузки, при котором полученные доходы равны эксплуатационным расходам, усредненный для отражения результатов за конкретный период времени;
- **санкционированная провозная емкость**, т. е. объем провозной емкости, определенный регулирующим государством или государствами, который должен использоваться на конкретном рейсе или маршруте между парами городов или между двумя государствами;
- **переводной коэффициент** или **формула**, которая применяется для установления равенства провозной емкости, когда воздушные суда различной провозной емкости применяются в обстоятельствах, при которых частота используется в качестве единицы регулирования провозной емкости государствами, добивающимися сохранения точного равновесия в провозной емкости, предлагаемой конкурирующими авиакомпаниями (например, два воздушных судна В-767 могут считаться имеющими такую же провозную емкость, как одно воздушное судно В-747).
- **распределение провозной емкости**, т. е. объем провозной емкости каждой авиакомпании, который разрешается для эксплуатации, когда более одной из назначенных авиакомпаний государства намерены использовать установленную провозную емкость.

При разработке политики или позиций в отношении провозной емкости в ходе двусторонних переговоров о воздушных перевозках, в которых обычно непосредственно участвуют или предоставляют информацию национальные авиакомпании, полномочные органы, ответственные за регулирование воздушного транспорта, сталкиваются с необходимостью принятия решений по трем основным проблемам:

- каким образом провозная емкость каждого вида услуг (регулярные и нерегулярные, пассажирские, грузовые, смешанные и т. д.) будет регулироваться;
- каким образом будет распределена провозная емкость между авиакомпаниями, предоставляющими эти виды обслуживания; и
- каким образом будет осуществляться согласование провозной емкости.

Подобно тому, как различается (иногда значительно) у разных государств регулирование коммерческого воздушного транспорта, также различаются подходы и позиции государств в отношении регулирования провозной емкости. За последние 50 лет государства разработали много форм регулирования провозной емкости в своих двусторонних отношениях. Используемые методы классифицируются по трем основным категориям, для которых ИКАО разработала стандартные положения в качестве инструкций для государств и для возможного включения положений в их двусторонние соглашения. Каждое типовое положение сопровождается набором критериев, соответствующих цели и основным принципам (см. часть I раздела C Дос 9587). Этими тремя категориями являются:

- **метод предварительного определения**, который требует, чтобы провозная емкость согласовывалась

до начала перевозок либо правительствами, либо их авиационными полномочными органами, либо между назначенными авиакомпаниями при условии правительственного утверждения;

- **метод соглашения бермудского типа I**, являющийся формой контроля провозной емкости, составленного по образцу соглашения, выработанного между Соединенным Королевством и Соединенными Штатами Америки в Бермуде в 1946 году, в котором правительства устанавливают принципы емкости, которыми должны руководствоваться назначенные авиакомпании, но предоставляют каждой авиакомпании свободу в определении своей собственной провозной емкости при единственном условии имеющего обратную силу пересмотра правительствами посредством процедуры консультаций; и
- **метод свободного определения**, который разрешает авиаперевозчикам самим определять провозную емкость без государственного контроля; но может требовать от каждой стороны устранения всех форм дискриминации или нечестной деятельности, которые неблагоприятно влияют на конкурентоспособность.

В ходе двусторонних переговоров по согласованию провозной емкости между государствами, проводящими различную политику или имеющими различные точки зрения, трудности, вероятно, возникают по вопросам:

- интерпретации "взаимности" и "справедливой и равной возможности" для осуществления полетов или участия в конкурентной борьбе; и/или
- необходимости предварительного определения емкости и координации емкости со стороны авиаперевозчика; и/или
- возможных последствий увеличения или уменьшения провозной емкости (например, на коэффициент загрузки, прибыль и качество обслуживания); и/или
- предоставления и достоверности данных о перевозках в качестве средства установления требований в отношении провозной емкости; и/или
- неавиационных соображений, связанных с переговорами о провозной емкости (например, международный торговый баланс, развитие экспорта, потребности туризма).

В таких ситуациях участвующие стороны вынуждены идти на компромиссы для уменьшения или преодоления своих различий, часто приводящие к заключению соглашений, содержащих сочетания или различные варианты трех основных методов регулирования провозной емкости. Например, некоторые соглашения в отношении емкости, заключенные государствами после 1980 года, включают аспекты предварительного определения емкости в сочетании с гибкостью и быстрым согласованием, связанным с методом свободного определения. Такие договоренности по существу дают авиаперевозчикам свободу в определении емкости в заранее установленных пределах. Используемые методы включают:

- предварительное утверждение минимальных уровней обслуживания (например, ежедневно) и годового или сезонного увеличения частоты полетов на конкретном рынке пары городов;
- разрешение авиаперевозчику использовать конкретное процентное содержание, например, 150% провозной емкости, используемой конкурентом (конкурентами) из другого государства, или использовать такую же провозную емкость, которая предложена конкурентом (конкурентами), или использовать неиспользуемую провозную емкость, выделенную для другого авиаперевозчика;
- разрешение на колебание долей провозной емкости между авиакомпаниями каждого государства на маршруте или для пары городов, например, до 40% для одной авиакомпании и 60% для другой авиакомпании;
- использование формул, которые предусматривают конкретные увеличения провозной емкости при условии, что в течение конкретного периода времени достигается определенный средний коэффициент загрузки; и
- разрешение авиаперевозчикам определять провозную емкость при условии, что используемое воздушное судно не превышает установленную емкость (например, 60 кресел).

Одна из основных проблем в регулировании провозной емкости касается емкости для перевозок по пятой "свободе воздуха". Хотя право на перевозки по "пятой свободе" обычно рассматривается как дополнительное к праву осуществления перевозок по третьей и четвертой "свободам воздуха", в то же самое время многие считают, что это право является важным для экономической жизнеспособности международных перевозок с множественными останковками. При проведении двусторонних переговоров государство, предоставляющее права пятой "свободы воздуха", часто обеспокоено потенциальным воздействием провозной емкости, предлагаемой по "пятой свободе" авиаперевозчику (авиаперевозчиком) другого государства для осуществления перевозок из третьего государства и в него, которые могут осуществляться его национальной авиакомпанией (авиакомпаниями) по "третьей" и "четвертой" свободам. Данная проблема происходит также из-за того, что довольно трудно определить точно, когда провозная емкость, предлагаемая перевозчику (перевозчиком), имеющему пятую свободу, становится настолько большой, что она больше не является дополнительной и неблагоприятно влияет на долю перевозок национального авиаперевозчика (авиаперевозчиков), осуществляемых по "третьей" и "четвертой" свободам.

Регулирование регулярных и нерегулярных перевозок на одних и тех же рынках представляет большую проблему для некоторых государств. В 1960-е и 1970-е годы нерегулярные перевозки быстро расширились и стали играть весьма важную роль на некоторых крупных рынках (например, Европа и Северная Атлантика), конкурируя непо-

средственно с регулярными перевозками. Отсутствие режима согласованной емкости для нерегулярных перевозок вызвало серьезное беспокойство у некоторых правительств и авиаперевозчиков, осуществляющих регулярные перевозки. Утверждалось, что значительная провозная емкость, предлагаемая в то время нерегулярными эксплуатантами, отрицательно влияла или могла отрицательно влиять на регулярных авиаперевозчиков и, следовательно, должна быть подвергнута более строгому контролю. Для решения данной проблемы с целью сохранения разумного баланса между затронутыми интересами государства разработали различные механизмы регулирования вопросов выдачи разрешений на провозную емкость нерегулярных перевозок, включая:

- разрешение на фиксированное количество рейсов по типу (пассажирские, грузовые, смешанные) в течение года или в течение сезона;
- принятие коэффициентов по направлениям для конкретных рынков в течение года или в течение сезона;
- применение критерия правомерного воздействия на регулярные перевозки, при сохранении желательного равновесия между регулярными и нерегулярными перевозками;
- разрешение нерегулярным авиаперевозчикам осуществлять полеты только или в основном между пунктами, которые не имеют регулярного обслуживания;
- разрешение авиаперевозчикам осуществлять только определенные виды нерегулярных полетов (например, грузовых, чартерных перевозок "инклюзив тур"); и/или
- ограничение нерегулярной провозной емкости до определенного процентного содержания (например, 20%) регулярных перевозок.

В результате продвижения либерализации и признания того, что регулярные и нерегулярные перевозки обычно характерны для конкретных рынков, провозная емкость нерегулярных перевозок в настоящее время стала меньшей проблемой в области регулирования. Дополнительным фактором явилось отсутствие на некоторых рынках четкого различия в области регулирования между двумя видами перевозок.

ПРОВОЗНАЯ ЕМКОСТЬ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ

Провозная емкость играет важную эксплуатационную и финансовую роль для авиаперевозчиков в основном из-за характера коммерческой деятельности воздушного транспорта, которая имеет некоторые отчетливо выраженные особенности в сфере экономики производства полетов:

- используемые средства производства (коммерческие транспортные воздушные суда) являются очень дорогостоящими и должны эффективно использоваться для получения значительной прибыли для покрытия капиталовложений;

- продукт (пассажиры и грузовой отсек), предлагаемый авиаперевозчиком, является быстротечным (хотя в некотором смысле возобновляемым) и в отличие от промышленных товаров не может храниться, поскольку после вылета воздушного судна из аэропорта кресла или отсек не могут продаваться и поэтому считаются утраченными; и
- потребители (пассажиры и грузоотправители), обслуживаемые авиаперевозчиками, чувствительны к времени и/или цене и предъявляют различные требования к обслуживанию.

В результате этого финансовый успех авиаперевозчика будет в основном зависеть от эффективности использования им своих воздушных судов и того, насколько точно соответствует потребностям его провозная емкость.

По мере возможности авиаперевозчики стремятся к установлению соответствия провозной емкости спросу на перевозки с целью получения максимальных доходов и сведения к минимуму неиспользуемой емкости на каждом рейсе. Эта цель сравнительно легко достигается нерегулярными эксплуатантами, поскольку вся емкость воздушного судна (или ее большая часть) обычно продается (или приобретается по контракту) заранее до осуществления полета. Однако это может представлять большие трудности для регулярных авиаперевозчиков, поскольку:

- регулярные перевозки в соответствии с определением должны обеспечивать выполнение регулярного плана полетов и, как обычно ожидается, осуществляться в соответствии с опубликованным расписанием, независимо от того, какой объем провозной емкости был продан;
- обычно существует потребность в обеспечении достаточной емкости для удовлетворения спроса на перевозки (обычно более доходные пассажиры) с предоставлением мест, которые могут быть забронированы почти перед вылетом или вплоть до вылета;
- при использовании перевозки с множественными остановками может возникнуть необходимость оставить свободным определенное количество кресел/отсека для удовлетворения спроса на перевозки, добавляемые при движении по маршруту;
- хотя спрос на перевозки может изменяться по направлениям и времени дня, эксплуатационные ограничения обычно могут предусматривать использование одного и того же типа воздушного судна (с установленной провозной емкостью) для всех полетов в обоих направлениях; и
- хотя увеличение или уменьшение спроса на конкретную перевозку часто происходит постепенно и не может быть предусмотренным на конкретный день и время, провозная емкость не может добавляться или уменьшаться в небольших количествах, а только путем замены всего воздушного судна.

По этим причинам регулярные авиаперевозчики обычно предоставляют в среднем больше провозной емкости,

чем фактический объем перевозок (например, средний коэффициент пассажирской загрузки во всем мире для международных регулярных перевозок составил 70% в 2001 году).

Отдельные авиаперевозчики используют накопленный опыт и свои лучшие предварительные оценки относительно будущего спроса, а также другие методы для определения провозной емкости, которая будет предлагаться на маршруте или на конкретном рынке. Однако планирование необходимого объема провозной емкости может быть трудным, поскольку указанный процесс подвергается воздействию или осложняется различными факторами, находящимися вне контроля авиаперевозчика.

Одним из существенных факторов является режим регулирования, в рамках которого функционирует авиаперевозчик. Некоторые аспекты этого режима могут ограничивать свободу его действий. Например, от авиаперевозчика может потребоваться достижение согласия со своим конкурентом (конкурентами) в отношении емкости, которая будет предлагаться на маршруте. Соответствующим образом конкурентам может быть запрещено давать согласие на провозную емкость, которая будет предлагаться на маршруте. Желаемое увеличение провозной емкости может потребовать утверждения со стороны правительства (правительств) и/или конкурента (конкурентов).

Вторым и важным фактором является характер спроса на международные регулярные воздушные перевозки. Спрос на перевозки может подвергаться воздействию различных факторов, многие из которых взаимосвязаны и часто подвержены ограничениям в области регулирования, таким как:

- цена (если установлен слишком высокий тариф, он может препятствовать перевозкам, в то время как низкий тариф может привести к более высокому коэффициенту загрузки, но к низким доходам);
- частота (высокая частота перевозок, обеспечивающая большой выбор, может привлекать больше пользователей, но может быть экономически нежизнеспособной на маршруте с низким объемом перевозок);
- структура маршрутов (перевозки с многими остановками не являются привлекательными по отношению к беспосадочному сообщению между одной и той же парой городов);
- сообщение через узловой аэропорт (требуемая замена воздушного судна на маршруте уменьшает привлекательность, хотя увеличившаяся частота обычно повышает привлекательность);
- тип воздушного судна (пассажиры обычно отдают предпочтение широкофюзеляжному, а не узкофюзеляжному воздушному судну или реактивному судну, а не винтовому воздушному судну);
- сезонность (летом путешествующих людей больше, чем зимой; адреса назначения в теплых регионах более популярны зимой; предпраздничный период может обеспечить большой объем грузов и праздничный пе-

риод может стать причиной большего количества пассажиров);

- состояние экономики каждого участвующего государства и/или региональной или мировой экономики (спрос будет меньше в период экономического спада);
- состояние безопасности в государстве назначения, которое, если оно неудовлетворительное, может уменьшить спрос; и
- общее беспокойство по поводу безопасности полетов.

Третьим фактором является провозная емкость и действия в области ценообразования, как фактические, так и потенциальные, осуществляемые авиаперевозчиками, конкурирующими на одном и том же рынке. На конкурентном рынке провозная емкость становится основным средством авиаперевозчика для сохранения своей доли рынка. В тех случаях, когда конкурирующим перевозчикам разрешается независимо принять решение в отношении провозной емкости и тарифов, наблюдается тенденция, согласно которой под давлением конкуренции каждый авиаперевозчик стремится использовать больше емкости, чем другие авиаперевозчики, или приводить ее в соответствие с провозной емкостью другого перевозчика с целью увеличения или сохранения своей доли перевозок. Такое положение может привести к созданию избыточной емкости. Рассматриваемая строго с позиции авиакомпаний избыточная емкость может не рассматриваться как существующая в отношении экономики, если авиакомпания может получать достаточные доходы для покрытия расходов даже при низком коэффициенте загрузки, например 50%. Для отдельных авиаперевозчиков избыточное предложение означает напрасную потерю продукта (например, пустые кресла/отсек) и ведет к снижению цен, приводящему к уменьшению доходов и финансовым потерям; и наоборот, недостаточное предложение провозной емкости способно оттолкнуть пассажиров/грузоотправителей, в результате чего, теряя потенциальные продажи услуг.

Другие факторы, которые могут оказывать потенциальное воздействие на связь между спросом и предложением, включают наличие другой провозной емкости в форме не прямых маршрутов между участвующими государствами (например, перевозки, предоставляемые эксплуатантами по "пятой" и "шестой" свободам воздуха) или в форме чартерных полетов, и в некоторых случаях наличие альтернативных видов транспорта, например, высокоскоростных железных дорог.

При приведении провозной емкости в соответствие со спросом еще одной проблемой для авиаперевозчиков является время реализации заказа, обычно необходимое для приобретения новых воздушных судов (т. е. новой провозной емкости). Авиаперевозчики обычно заказывают дополнительные воздушные суда в соответствии со своими прогнозами будущего спроса и организуют поставки этих судов в течение ряда лет. Поскольку спрос имеет тесное

отношение к функционированию национальных экономик и в целом к мировой экономике, которая влияет на прогнозы авиакомпаний относительно перевозок, авиаперевозчики обычно размещают свои заказы, когда экономика растет или достигает расцвета. Однако поскольку функционирование экономики носит циклический характер и иногда находится за пределами точного прогнозирования, может случиться, что позднее, когда авиаперевозчики получат новые емкости, экономика будет находиться в экономическом кризисе или на нижней точке цикла и спрос на перевозки резко упадет. Для смягчения таких ситуаций авиаперевозчики все в большей степени регулируют свою провозную емкость путем аренды воздушных судов, переноса сроков поставки или даже отмены заказов.

Принимая во внимание все эти особенности отрасли, авиаперевозчики обычно рассматривают провозную емкость по трем направлениям. Во-первых, авиаперевозчики участвуют в правительственной политике или стремятся влиять на нее и на принятие решений в отношении регулирования емкости, чтобы обеспечить благоприятные условия в области регулирования и добиться учета своих интересов. Они также обычно участвуют в процессе двусторонних переговоров, касающихся соглашений о емкости, и часто полагаются на помощь правительств при решении проблем, связанных с емкостью, или при урегулировании разногласий, которые они сами не могут разрешить.

Во-вторых, для получения оптимальных эксплуатационных результатов отдельные авиаперевозчики пытаются расширить использование емкости своих воздушных судов путем:

- лучшего планирования парка воздушных судов на основе более точных прогнозов относительно будущих перевозок, чтобы провозная емкость лучше соответствовала спросу; и/или
- лучшего календарного планирования, например, организации полетов, настолько насколько возможно в то время, которое наиболее предпочтительно для пользователей, сведение к минимуму времени пребывания воздушного судна на земле, проводимого у ворот прилет/вылет; и/или
- адаптации **конфигурации**, т. е. организации кресел и/или грузового отсека воздушного судна с целью лучшего удовлетворения осознанных потребностей рынка; например, пассажирское воздушное судно может быть приспособлено для **размещения различных классов пассажиров** (например, первого и/или бизнес и экономического классов) или **размещения пассажиров одного класса** (например, только бизнес класс или полностью экономический класс).

Оптимальные эксплуатационные результаты могут быть также достигнуты путем осуществления **регулируемости доходности**, широко применяемой формы контроля резервов, включающего распределение и частое согласование

наличия кресел для бронирования по каждому из различных **классов бронирования** (виды тарифов, например, нормальный экономический, различные сниженные билеты, бесплатный для часто летающих пассажиров, и т. д.) и комбинации пунктов отправления/назначения, рассчитанной с целью получения максимальных доходов на каждом участке маршрута по предложенным тарифам. **Управление доходами** способствует осуществлению тесной и постоянной координации между менеджерами цены, которые создают тарифы, и менеджерами доходности.

Еще одним инструментом для достижения оптимальных эксплуатационных результатов является **избыточное бронирование**, т. е. прием большего числа заказов на бронирование, чем фактическая пассажирская емкость одного или более классов обслуживания на определенном участке маршрута в ожидании того, что будет достаточное количество аннулирований или некоторые пассажиры не появятся ко времени вылета, обычно устанавливающее некоторые ограничения на объем избыточных кресел с целью избежать или свести к минимуму расходы, связанные с выплатой компенсаций пассажирам за отказ принять на борт. Когда появляется вероятность фактического отказа принять на борт, перевозчик обычно ищет добровольцев, готовых отдать свои места за компенсацию (такую как бесплатное будущее путешествие) и перебронировать на более поздний рейс обычно того же перевозчика. В

качестве альтернативы перевозчик может сократить или не использовать избыточное бронирование, но применить **списки резерва потенциальных пассажиров, которым за короткое время до вылета могут быть предоставлены места получивших подтверждение пассажиров, которым не удалось явиться на регистрацию**. Расходы могут быть сокращены, потому что пассажиры резерва не имеют прав на компенсацию; однако это может вызвать гарантирование того, что зарегистрированный багаж пассажира резерва погружен, но только если пассажиру резерва дано разрешение и он садится на воздушное судно.

В-третьих, авиаперевозчики координируют между собой, где это разрешено, провозную емкость и тарифы на маршрутах, которые они эксплуатируют, чтобы избежать предложения избыточной емкости и разрушительной конкуренции или получить выгоды от их союза. Некоторые авиаперевозчики также вступают в **пульные соглашения, коммерческие соглашения, которые могут содержать провозную емкость, условия эксплуатации и долевое распределение между участвующими сторонами одного или более элементов перевозок, частот, оборудования, доходов и расходов**. Хотя этот метод был одобрен правительствами, и иногда они настаивали на нем, в настоящее время он играет менее важную роль в регулировании емкости и не допускается к использованию на все большем числе рынков.

Глава 4.3

ТАРИФЫ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ

Тарифы авиаперевозчиков являются одним из трех основных элементов в регулировании международного воздушного транспорта (доступ к рынку и провозная способность представляют другие два элемента), хотя значение их регулирования постепенно снижается по мере усиления общей тенденции либерализации воздушного транспорта.

ИКАО проделала большую работу в области тарифов и разработала соответствующее руководство, которое отражено в части 4 (Международные пассажирские тарифы и грузовые тарифы) *Документа о политике и руководстве по экономическому регулированию международного воздушного транспорта* (Doc 9587).

В данной главе перечислены причины, по которым государства регулируют тариф, дается определение термина "тариф", приводится информация о различных видах и характеристиках тарифов, включая термины и выражения, используемые в авиационной промышленности, описываются методы установления тарифов, а также международные и национальные механизмы регулирования и обсуждаются некоторые ключевые вопросы, связанные с тарифами.

ПОЧЕМУ ГОСУДАРСТВА РЕГУЛИРУЮТ ТАРИФЫ

Причины, побуждающие государство регулировать международные тарифы, включают:

- обеспечение национального перевозчика или перевозчиков справедливыми условиями для участия в конкурентной борьбе при предоставлении международных воздушных перевозок;
- поддержание соответствующих национальных целей и задач, таких как поощрение международного туризма и торговли;
- поощрение конкуренции в международном воздушном транспорте, например, путем предоставления гибкости отдельным авиаперевозчикам в отношении использования тарифов на их усмотрение; и
- удовлетворение потребностей пользователей международного воздушного транспорта.

Те виды тарифных режимов, которые разработаны государствами, отражают как причины регулирования тарифов, так и тот факт, что эти причины не всегда разделяются всеми заинтересованными государствами. Таким образом, несколько тарифных режимов представляют собой компромисс, который отражает различные причины, которые имеются у государств в отношении регулирования международных авиатарифов.

Такое положение в сочетании с усилиями авиаперевозчиков по использованию тарифов, которые соответствуют различным рынкам и различным сегментам одного и того же рынка, привело к созданию сложной системы международных авиатарифов, описываемых более подробно в последующих разделах.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТАРИФА

Важность определения термина "тариф" с точки зрения регулирования связана с тем, какие аспекты ценообразования учитываются (и в силу этого регулируются применяемыми международным и национальным режимами) и какие фактически оставлены на усмотрение коммерческой практики авиаперевозчиков. Поэтому определение государством термина "тариф" будет отражать ту степень, с которой оно желает регулировать этот аспект деятельности международного воздушного транспорта. Государства, которые хотят регулировать все аспекты тарифов, будут использовать широкое всеохватывающее определение. Государства, желающие провести либерализацию ценообразования авиаперевозчиков, будут использовать более ограниченное определение.

Тарифом является: 1) цена, которая должна взиматься за перевозку пассажиров, багажа и груза (исключая почту) воздушным транспортом, включая любой другой способ перевозки в связи с этим, если таковой используется, взимаемая авиакомпаниями, и условия, которые регламентируют ее наличие и использование, и в некоторых государствах 2) документ (также известный как **представление тарифа**), содержащий такие цены и условия, которые перевозчик или его агент представляет в электронной форме или на бумажном носителе) соответствующему полномочному органу по регулированию.

Международный тариф предназначен для перевозки между двумя или несколькими государствами (и охватывает также любой внутренний сегмент международного

путешествия); а **внутренний тариф** предназначен для перевозки между двумя или несколькими пунктами отдельно-го государства. **Международный тариф между Канадой и Соединенными Штатами Америки называется конкретно трансграничным тарифом.**

И международные и внутренние тарифы делятся на две категории в зависимости от вида перевозки. Обычно **пассажирским тарифом** называется тариф для перевозки пассажиров, а **грузовым тарифом** является тариф для перевозки груза. Термин "грузовой тариф" также применяется к чартеру всего воздушного судна или его части (при регулярных перевозках это относится к блокированию мест).

Определение ИКАО термина "международный тариф" (см. Doc 9587, часть 4) было разработано с упором на регулярные перевозки, а также с целью охвата всех соответствующих областей с одновременным снятием всякой неопределенности в отношении того, что охватывается понятием "тариф". Это определение включает **тарифное правило или условие, т. е. выраженное ограничение или условие, регулирующее применимость тарифа или цены за перевозку.**

Существуют два вида тарифных правил. **Общие правила представляют те, которые применяются ко многим различным видам тарифов**, например, правила установления пассажирских тарифов/грузовых тарифов, правила перевода валюты, процедуры возмещения и рассмотрения взаимных претензий, условия перевозок, разрешенные нормы бесплатного провоза багажа и доплата за лишний багаж, условия бронирования/оформления билетов, правила скидок и компенсаций за отказ принять на борт. Каждое представленные тарифа будет иметь ссылку на общие правила, которые применяются к нему. **Особыми правилами являются те правила, которые ассоциируются с каждым пассажирским тарифом и грузовым тарифом, или те, которые отменяют общие правила для конкретного пассажирского тарифа или грузового тарифа.** В отношении пассажирских тарифов особые правила регулируют в числе прочего бронирование/оформление билетов, продолжительность остановки (максимальную и минимальную остановку), стоперы, трансферы, комбинацию тарифов, перебронирование/изменение маршрута и аннулирование (возмещение, если такое предпологается).

В некоторых случаях общие правила содержат **условия перевозки, т. е., условия, установленные каким-либо авиаперевозчиком в отношении своей перевозки.** Условия перевозки включены посредством ссылки в **условия контракта, т. е., условия, указанные в транспортных документах, т. е. пассажирском билете или авиагрузовой накладной.** Оба условия разъясняют различные преимущества и ограничения, связанные с предоставляемой воздушной перевозкой. Эти преимущества и ограничения совместно со стоимостью составляют **контракт на перевозку.** Часто с применением авиагрузовой накладной ассоциируется термин **грузополучатель, т. е. лицо или организация, называемые в качестве получателя груза (лицо, которому предназначается груз),** и термин **грузоотправитель, т. е. лицо, указываю-**

щее физическое лицо или организацию, которым направляется груз (обычно отгрузчик).

Определение ИКАО термина "пассажирский тариф" также включает **комиссионное вознаграждение или стандартное комиссионное вознаграждение, т. е. установленный государственный уровень вознаграждения, выплачиваемого авиакомпанией посредникам, таким как туристические агентства и экспедиторы/составители грузов, и условия, регулирующие применимость выплаты комиссионного вознаграждения; любые значительные привилегии, предоставляемые пользователям, такие как скидки с оплаты проживания и аренды автомобиля и программы для часто летающих пассажиров, в соответствии с которыми пассажиры зарабатывают бесплатный проезд, сниженный тариф или другие льготы на основе количества их путешествий, выполненных конкретными авиакомпаниями, или льготы для осуществления покупки определенных товаров и услуг; а также тариф посещаемой другой страны, т. е. вид внутреннего или международного тарифа, не действующего в посещаемой стране или регионе и продаваемого только за границу в связи с международной перевозкой.**

ВИДЫ И ХАРАКТЕРИСТИКИ ТАРИФОВ

В противоположность наземным видам транспорта (таким как железнодорожный и водный), на международном воздушном транспорте существует широкое разнообразие различных видов тарифов по нескольким причинам. Например, это разнообразие может быть результатом усилий авиаперевозчиков, направленных на то, чтобы приспособить тарифы к условиям различных рынков, а также различных сегментов одно и того же рынка. Несоответствие в ценах авиаперевозчиков может отразиться на степени конкуренции и соответствующей устойчивости авиаперевозчиков на рынке, которая может зависеть от размеров сети, расписаний рейсов и их частоты, проникновения на рынок, уровня репутации и обслуживания и т. п. каждого перевозчика. Цены, максимально увеличивающие прибыли, таким образом, могут не быть одинаковыми для каждой авиакомпании. Кроме того, причины, побуждающие государства к регулированию тарифов и различных тарифных режимов, возникали как следствие усложнившейся ситуации с тарифами международного воздушного транспорта.

Пассажирские тарифы

В широком смысле существуют два вида пассажирских тарифов – опубликованные и неопубликованные – с точки зрения ценообразования авиаперевозчиков. **Опубликованным или объявленным авиатарифом** является тариф, который публикуется, распространяется и, при необходимости, представляется правительству или правительству для утверждения. **Неопубликованным или частным авиатарифом** (иногда также называемым **рыночным авиатарифом** или **внетарифным авиатарифом**) является тариф, который не публикуется и не представляется правительству для утверждения. Опубликованный авиатариф отли-

чается по следующим пяти основным критериям, которые иногда частично совпадают.

Во-первых, имеется отличие, основанное на том, как выработываются опубликованные тарифы. **Тарифом системы ИАТА** является опубликованный авиатариф, разработанный конференцией по перевозкам Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), в то время как **тарифом вне системы ИАТА** является любой опубликованный авиатариф, в отличие от тарифа ИАТА. Тариф вне системы ИАТА включает **двусторонний/многосторонний тариф**, коллективно установленный путем двусторонних или региональных консультаций по тарифам между двумя или более авиакомпаниями, **тариф государственного заказа**, вводимый по распоряжению правительства, и так называемый **тариф перевозчика**, который устанавливается индивидуально на основе решения каждой авиакомпании или совместно определяемый путем сотрудничества альянса авиакомпаний. В результате либерализации использование тарифа перевозчика в последние годы претерпевает ускоренный рост. Термин **согласованный тариф** или **тарифное соглашение** относится и к тарифам ИАТА и к двусторонним/многосторонним тарифам.

Во-вторых, опубликованные тарифы также могут классифицироваться с точки зрения количества авиаперевозчиков, осуществляющих перевозку пассажиров. **Тарифом интерлайн**, или **совместным тарифом** является тариф, который применяется для перевозки несколькими авиакомпаниями и объявляется как единая цена, в то время, как **тарифом онлайн**, или **местным тарифом**, является тариф для перевозки, осуществляемой одним авиаперевозчиком. Термин **интерлайнинг** относится к перевозке более чем одним авиаперевозчиком (см. также раздел о ключевых вопросах тарифов). Все тарифы ИАТА, большинство двусторонних/многосторонних тарифов и тарифы государственного заказа, а также некоторые тарифы перевозчика (например, тарифы партнеров по альянсу) являются тарифами интерлайн, хотя масштабы интерлайнинга могут меняться. Большинство тарифов перевозчика являются тарифами онлайн.

В-третьих, опубликованные авиатарифы различаются с точки зрения установления **сквозного тарифа**, т. е. общего тарифа из пункта отправления в пункт назначения. Обычно авиакомпании устанавливают сквозные тарифы между ограниченным количеством пар аэропортов входа/выхода. Размер каждого такого **специально установленного тарифа**, т. е. сквозного тарифа, конкретно установленного или как **тариф поездки в одном направлении**, или как **тариф поездки туда и обратно**, различен в зависимости от пункта отправления, из которого пассажир начинает свое путешествие. Сквозные тарифы для других пар городов создаются путем соединения специально установленного тарифа и **дополнительного, разового или пропорционального тарифа**, которые являются специфическими величинами, используемыми только для выработки не установленных сквозных тарифов с целью публикации и предложения. Например, обычные тарифы из Токио в Монреаль строятся через Ванкувер путем объединения специально установленного обычного тарифа из Токио в Ванкувер и действующего дополнительного из Ванкувера в Монреаль. Эти не установленные сквозные тарифы, созданные путем использования дополнительных тарифов, известны как **расчетные тарифы**. В том случае, если нет ни специально установлен-

ных тарифов, ни дополнительных тарифов для создания расчетных тарифов из пункта отправления в пункт назначения, сквозные тарифы могут быть построены, в плане применяемых правил построения тарифов, с использованием **принципа самой низкой комбинации**, т. е. самой низкой комбинации отдельных специально установленных тарифов или специально установленного тарифа (тарифов) и действующего внутреннего тарифа (тарифов) в промежуточном пункте (пунктах), указанном в билете.

В-четвертых, имеется различие, основанное на методе маршрутного контроля. **Тарифом на основе расстояния** является тариф прямого маршрута, основанный на принципе расстояния, используемом при расчете суммы действующего сквозного тарифа для непрямого маршрута. Принцип расстояния основан на сравнении фактического маршрута пассажира или суммы расстояний между пунктами, указанными в билете (ТРМ), т. е. кратчайших отрезков маршрута перевозки, со сравнимым **максимально разрешенным расстоянием (МРМ)** из пункта отправления в пункт назначения, которое обычно составляет 120% самого короткого расстояния перевозки. Если сумма ТРМ для каждого сектора меньше, чем МРМ из пункта отправления в пункт назначения, используется тариф прямого маршрута. Если сумма ТРМ превышает МРМ, то в этом случае используется дифференциальная таблица процентной нормы от 5 до 25% для расчета надбавки к тарифу прямого маршрута. В противоположность этому **маршрутным тарифом** или **однофакторным тарифом** является тариф прямого маршрута, определяемый точно установленной схематической или линейной маршрутизацией, не принимающей во внимание принцип расстояния. Пока маршрут пассажира находится в соответствии с определенной схемой маршрутов, может применяться тариф прямого маршрута.

В-пятых, опубликованные авиатарифы делятся на две основных категории – обычные и специальные, – в зависимости от предложения определенных льгот и расценок. **Обычным тарифом** является исключительно гибкий тариф, установленный для обслуживания первого-, бизнес- (промежуточного) или экономического (второго класса), иногда также премиального экономического классов, который допускает максимальную гибкость в плане бронирования/оформления билетов, продолжительности остановки, стоповеров, трансферов, комбинации тарифов, перебронирования/изменения маршрута и аннулирования и т. д. На некоторых рынках действует также **ограниченный обычный тариф** или **обычный тариф между двумя пунктами**, который сохраняет большинство характеристик, исторически связанных с обычными тарифами, но имеет ограничения, например, по наличию или количеству стоповеров и в некоторых случаях – возможности трансферов по интерлайну. В то время как обычный тариф рассматривается как **комплексный тариф**, который включает все основные удобства для пассажира в единую стоимость, ограниченный обычный тариф рассматривается как **некомплексный тариф**, который основан на предоставлении перелета только между двумя пунктами с дополнительной платой за использование добавочных удобств, таких как стоповеры и трансферы.

Специальным тарифом является любой, иной чем обычный, тариф. Существует два вида специальных тарифов – непоощрительный и поощрительный. **Непоощри-**

тельным специальным тарифом, или **статусным тарифом** является тариф со скидкой, доступность которого ограничена лицами, имеющими определенные личные признаки, например, студент, юноша, ребенок, супруг (супруга), семья, гражданин старшего поколения, инвалид, государственный чиновник, военнослужащий, моряк, избиратель, рабочий, беженец, эмигрант, агент бюро путешествий, служащий авиакомпании или паломник, некоторые из них традиционно устанавливались государственными заказами. Статусные тарифы предназначены только для узких групп населения, чтобы авиакомпании могли эффективно свести до минимума количество пассажиров, которые заранее оплатили более высокие тарифы. В противоположность этому **специальным поощрительным тарифом** является сниженный тариф, доступный любому лицу, которое может выполнить условия бронирования/оформления билетов, продолжительности останова, аннулирования и т. д. Ограничения, применяемые к сниженным тарифам, действуют как "барьеры" для того, чтобы свести к минимуму размывание доходов от высоких тарифов. Типичными примерами являются:

- **экскурсионный тариф**, который обычно является самым высоким и наиболее гибким специальным тарифом, но с некоторыми условиями поездки, такими как ограничения на продолжительность пребывания и стоповеры;
- **специальный экскурсионный тариф (или тариф при приобретении билета перед вылетом, публичный экскурсионный тариф, тариф РЕХ)**, т. е. специальный тариф низшего уровня, но с более ограничительными условиями, чем экскурсионный тариф, в отношении бронирования/оформления билетов, продолжительности останова, стоповеров, перебронирования/изменения маршрута и аннулирования и т. д.;
- **экскурсионный тариф предварительного приобретения (АРЕХ)**, т. е. специальный тариф с условием, что пассажир бронирует и оплачивает билет в течение установленного срока до начала поездки, в дополнение к аналогичным условиям, предусмотренным для тарифа РЕХ;
- **тариф для групповой поездки "инклюзив тур" (GIT)**, т. е. специальный тариф, используемый туристическими агентствами для групп с установленным минимальным количеством участников, включающих пассажиров, которые приобрели "инклюзив тур"; и
- **тариф для индивидуальной поездки "инклюзив тур" (ИТ)**, т. е. специальный тариф, используемый туристическими агентствами для поездки отдельного пассажира, которая составляет часть "инклюзив тура".

На многих рынках авиакомпании применяют **ценообразование на основе максимальной загрузки**, т. е. ценообразование, направленное на выравнивание неустойчивости спроса в пиковые часы/дни. Уровень и доступность специальных тарифов, особенно низких тарифов, могут иметь два или более сезонных варианта, известных как **сезонность**, основанные на времени года. Некоторые нормальные и специальные тарифы также различаются в зависимости от дня недели, на который приходится начало поездки. Авиакомпании также разрабатывают **структуру тарифов по мере распродажи**, т. е. структуру со ступенчатой организацией ряда ограниченных специальных тарифов для контролируе-

мой провозной емкости в дополнение к нормальным тарифам. Тарифы систематизированы по классам бронирования с целью осуществления инвентарного контроля, и обычно чем ниже уровень тарифа, тем более обременительными являются его условия. Когда ограниченная провозная емкость, предназначенная для низких, более ограничительных тарифов, заполнена, пассажирам предлагаются только более высокие, менее ограничительные тарифы. Этот процесс динамичного распределения мест связан с введенной в последнее время системой управления доходностью (управление доходами), которая направлена на максимальное увеличение доходов через обеспечение того, чтобы пассажирам, покупающим билеты по низким специальным тарифам (в основном пассажиры, направляющиеся на отдых), не распределялись места, которые пассажиры, покупающие билеты по более высоким обычным тарифам (в основном пассажиры, совершающие поездку с деловой целью), могли бы иначе занять (см. главу 4.2).

Опубликованные авиатарифы распространяются в печатном виде, например, в виде руководств и изданий по тарифам, и более широко в электронном виде через автоматизированные системы бронирования (АСБ) и сайты в Интернете. С этой целью большинство авиакомпаний используют электронные системы, эксплуатируемые Издательской компанией авиационных тарифов (АТРСО) или СИТА (бывшее Международное общество авиационной электросвязи), которые собирают информацию по опубликованным авиатарифам от авиакомпаний и направляют ее АСБ и издателям тарифов и в некоторых случаях представляют ее государствам в качестве представляющего агента. Затем опубликованные авиатарифы продаются пассажирам непосредственно авиакомпаниями или косвенно через туристические агентства (включая сайты третьей стороны) по тем же самым ценам безотносительно того, где и кем продаются. Турристические агентства получают стандартные комиссионные за опубликование авиатарифов от авиакомпаний, хотя некоторые авиакомпании отменили комиссионные в целом или для продаж в режиме онлайн.

В противоположность опубликованному авиатарифу неопубликованный авиатариф имеет ограничение на распространение и использование, основанное на переговорах или контрактной сделке между авиакомпанией и туристическим агентством (включая **консолидатора**, т. е. посредника, который покупает блоки мест авиакомпании и перепродает их другим торгующим агентствам, и **оптовика**, т. е. посредника, который координирует воздушные и наземные перевозки и продает пакет, в основном, другим туристическим агентствам), поставщиком услуг автоматизированного бронирования, включая сайт в Интернете, или другим предприятием, таким как компания и организация.

Большая часть неопубликованных авиатарифов относятся к **договорным тарифам**, т. е. неопубликованным тарифам, которые предлагаются покупателям выборочно и обычно имеют три уровня стоимости – валовая, чистая и продажная. **Валовым тарифом** является полная стоимость опубликованного авиатарифа, которая часто указана на билетном купоне. **Чистым тарифом** или **начальным чистым тарифом** является стоимость, относимая авиакомпанией на счет подрячного туристического агентства или другой организации, без учета комиссионного вознаграждения, выплачиваемого **по факту**, т. е. после того как подготовлены отчеты о продажах. Чис-

тый тариф имеет различные формы от установленного тарифа с фиксированной ставкой до вычета постоянной суммы стоимости (так называемой скидки) или процентной скидки от валовых тарифов. Авиакомпания также обычно выплачивают **комиссионную надбавку**, т. е. сумму, большую и превышающую стандартное комиссионное вознаграждение в соответствии с маршрутом, объемом продаж и т.д. в качестве поощрения и премии по результатам работы. Сумма, причитающаяся авиакомпании после выплаты всех комиссионных вознаграждений по результатам, премий и поощрений, называется **за вычетом всех выплат. Продажный тариф**, который договаривающееся туристическое агентство предлагает конечному покупателю, установлен по цене более высокой, чем чистый тариф, не только дающей агентству его прибыль, но также дающей конечному покупателю скидку от опубликованного тарифа.

Наиболее распространенным неопубликованным авиатарифом является так называемый **тариф со скидкой**, или **льготный билет**, т. е. тариф, доступный для приобретения только через туристические агентства по стоимости ниже валового тарифа. Тарифы со скидкой редко продаются консолидаторами и оптовиками, а в основном торгующими агентствами, включая так называемые **транспортные агентства**, т. е. мелкие агентства, предлагающие сильно сниженные тарифы. Другие примеры неопубликованных тарифов включают контрактные скидки для компаний, массовые скидки для совещаний и собраний, аукционные тарифы, поощрительные внетарифные продукты, специальные предложения, рассылаемые по почте, и улучшенные купоны для покупателей. В последнее время большее число авиакомпаний используют АТРСО для распространения информации о своих неопубликованных тарифах, которые передаются только их договаривающимся туристическим агентствам и другим организациям.

Поскольку неопубликованные тарифы отличаются от любых опубликованных тарифов в отношении уровня тарифа и/или условий, некоторые неопубликованные тарифы могут составлять в конкретной юрисдикции **противозаконную тарифную практику**, т. е. демпинг. Это поднимает вопрос о **соблюдении тарифов**, т. е. мер, принятых с целью обеспечить, чтобы международные авиаперевозки продавались только по утвержденным ценам и условиям. Особое внимание органов регулирования сосредоточено на тарифах, продаваемых авиакомпаниями непосредственно пассажирам через новые торговые точки. Например, некоторые государства считают, что **интернет-тариф** или **веб-тариф**, т. е. тариф, доступный только через сеть Интернета, если он предложен через сайты отдельных авиакомпаний или объединений, не отличается от какого-либо другого опубликованного тарифа, и поэтому требуют от авиакомпании представлять такие интернет-тарифы на утверждение.

Грузовые тарифы

Грузовые тарифы имеют некоторые из вышеуказанных отличий, характерных для пассажирских тарифов, и устанавливаются с использованием аналогичных концепций и методов ценообразования, но с применением различной терминологии. **Тариф для генеральных грузов варьируется**

в зависимости от веса путем применения различной стоимости за килограмм с учетом того, находится ли вес груза выше или ниже "точки безубыточности", которая является установленным пределом веса, при котором меняется стоимость за килограмм. Тарифы для генеральных грузов не меняются независимо от характера или стоимости перевозимого груза и используются, когда перевозимый груз не подпадает под другие грузовые тарифы. Аналогично нормальному экономическому пассажирскому тарифу тариф для генеральных грузов служит в качестве основы расчета для других грузовых тарифов.

Тариф, который объединяет характерные черты ценообразования как премиальных, так и специальных тарифов, является **классовым грузовым тарифом**, определяемым путем применения скидки или надбавки к тарифу для генеральных грузов в отношении определенных товаров (например, скидка на газеты и надбавка на товары, требующие особого отношения при перевозке, такие как животные, золото и ценные бумаги).

Тариф, имеющий цель, аналогичную специальным тарифам, является **специальным грузовым тарифом**, который используется для определенных видов грузов и является обычно более низким, чем тариф для генеральных грузов на сопоставимый вес, но также может предусматривать ограничения (например, минимальные размеры грузоотправки). Как в случае со специальными тарифами авиакомпании используют ограничения, чтоб свести к минимуму сокращение доходов, получаемых от перевозок по тарифам генеральных грузов. При использовании более одного вида транспорта тарифы для перевозки по воздуху/морю или воздуху/железнодорожной дороге аналогичны **грузовым тарифам смешанных перевозок**, т. е. тарифам для перевозки грузов несколькими видами (воздушная, железнодорожная, автомобильная, морская).

Некоторые грузовые тарифы не имеют аналогов в пассажирских тарифах. Например, **контейнерный тариф**, применяемый к авиагрузу, перевозимому в контейнерах. Существуют два контейнерных тарифа: 1) **грузовой тариф со скидкой при применении ULD (средство пакетирования грузов)**, который предусматривает скидки на тарифы перевозки обычного авиагруза, вида товаров или конкретных товаров для авиагрузов в контейнерах, предоставленных и упакованных владельцем; и 2) **грузовой тариф для перевозки разнородных грузов**, который не вычисляется путем применения скидки или надбавки к другим тарифам, но устанавливается отдельно и применяется к авиагрузу, перевозимому в контейнерах, принадлежащих авиакомпании или грузоотправителю.

Чартерные грузовые тарифы/пассажирские тарифы

Чартерным грузовым тарифом является тариф, применяемый при фрахтовании и аренде всей или части емкости воздушного судна. В противоположность этому **чартерным пассажирским тарифом** является цена, взимаемая с отдельного пассажира на чартерном рейсе организатором или тур-оператором чартера. Чартерным пассажирским тарифам присущи некоторые характеристики соответст-

вующих пассажирских тарифов для регулярных перевозок. Например, чартерный пассажирский тариф для групповой перевозки "инклюзив тур" и пассажирский чартерный тариф для индивидуальной поездки "инклюзив тур" сопоставимы с соответствующими пассажирскими тарифами "групповой инклюзив тур" и "индивидуальный инклюзив тур" для регулярных перевозок, хотя чартерные пассажирские тарифы обычно ниже и имеют больше ограничений, в числе прочего, в отношении изменений маршрута и возможности получения компенсации.

МЕТОДЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТАРИФОВ

Существуют два различных, но взаимосвязанных механизма регулирования тарифов авиаперевозчиков. Первым механизмом является международная структура, основанная на соответствующих положениях о тарифах, которые содержатся в двусторонних или многосторонних соглашениях о воздушных перевозках. Вторым механизмом является национальный режим регулирования тарифов, основанный на соответствующих национальных законах, правилах или политике, которые каждое государство применяет к тарифам, используемым для авиаперевозок, которые обычно касаются его территории.

Международные тарифные режимы

В двусторонних и многосторонних соглашениях государства разработали различные тарифные режимы, основанные на том, какому количеству государств необходимо утвердить тариф для того, чтобы он вступил в силу. Эти режимы включают **двойное утверждение**, при котором оба заинтересованных государства должны утвердить тариф; **страну начала перевозки**, когда только государство, в котором начинается перевозка, должно утвердить тариф; **двойное отклонение** или **действительное отклонение**, при котором оба заинтересованных государства должны отклонить тариф с целью предотвращения его вступления в силу; **зоны гибкого ценообразования**, когда государства соглашаются утвердить тарифы, подпадающие под установленные границы цен и отвечающие соответствующим условиям (вне зоны могут применяться один или комбинация вышеупомянутых режимов); и **свободное ценообразование**, при котором тарифы не подлежат утверждению каких-либо государств, хотя некоторые соглашения могут разрешать государствам потребовать объявления тарифов только в информационных целях. (Типовые положения и пояснительные примечания для режимов двойного утверждения, страны начала перевозки и двойного отклонения содержатся в части 4 Дос 9587).

Традиционный вид режима двойного утверждения обычно сопровождается требованием о том, что назначенным авиакомпаниям необходимо провести консультации с другими авиакомпаниями с целью разработки согласованного тарифа или тарифного соглашения по всему или части маршрута, если необходимо и возможно это осуществить. Требуется также прямо или косвенно, чтобы авиаперевозчики использовали соответствующий международный механизм установления тарифов (часто в рамках конференций ИАТА по перевозкам) везде, где это возможно. Если назначенные

авиаперевозчики не могут договориться о тарифах или в том случае если требуемое утверждение не получено для согласованных тарифов, государства сами добиваются соглашения по интересующим их тарифам. Однако заключенные в последнее время двусторонние соглашения сделали более либеральной процедуру двойного утверждения путем смягчения такого требования. В этом случае назначенным авиакомпаниям разрешено разрабатывать любые тарифы в одностороннем порядке по их выбору, а государства воздерживаются от применения полномочий отклонения, если только представленные тарифы не противоречат заранее заданным соответствующим факторам.

Оба режима – и страны начала перевозки и зоны гибкого ценообразования – обычно имеют переходный характер по отношению к более либеральным режимам, таким как двойное отклонение и свободное ценообразование. На двустороннем уровне несколько соглашений содержат оба эти режима. Как разъясняется ниже, договоренности о зоне гибкого ценообразования часто принимались в одностороннем порядке на уровне государства. На многостороннем уровне режим страны начала перевозки был введен двумя региональными соглашениями – Андским пактом 1991 года и Фортелезским соглашением 1997 года. С другой стороны, соглашение о зоне гибкого ценообразования в Европейском союзе было заменено режимом свободного ценообразования в 1993 году, а режим, установленный Меморандумом о договоренности в отношении ценообразования в Северной Атлантике между Соединенными Штатами Америки и государствами-членами ЕКГА потерял силу в 1991 году без дальнейшего продления его действия.

Режим двойного отклонения позволяет каждой назначенной авиакомпании устанавливать цены на воздушные перевозки, основанные на коммерческих факторов рынка. Одностороннее вмешательство каждого государства ограничено, например, предотвращением грабительских или дискриминационных цен или практик, защитой потребителей от цен, которые являются необоснованно высокими или ограниченными в результате злоупотребления господствующим положением и защитой авиакомпаний от цен, которые искусственно снижены в результате прямых или не прямых государственных дотаций или поддержки. Каждое государство может обратиться за консультацией к другому государству, касающейся тарифов, по поводу которых было дано уведомление о неудовлетворенности, но данный тариф должен вступать в действие или продолжать действовать, если взаимное соглашение не было достигнуто.

Существует также растущее число смешанных подходов, предусматривающих более одного режима. Одним из примеров является разграничение между процессами утверждения пассажирских и грузовых тарифов. При этом подходе либеральная схема применяется только к грузовым тарифам. Другим заметным примером смешанной системы является **режим назначаемой страны**, согласно которому каждое государство соглашается следовать схемам двойного отклонения, страны начала перевозки и зоны гибкого ценообразования при условии, что каждое государство может в одностороннем порядке отклонить любой тариф, представленный одной из его собственных назначенных авиа-

компаний. Принимая такой подход, даже в условиях режима двойного отклонения каждое государство может эффективно поддерживать свои полномочия отклонения против тарифов своих назначенных авиакомпаний, в зависимости от конкретных условий.

Некоторые соглашения, заключенные в последнее время, также разработали **режим одностороннего отклонения**, согласно которому одно государство может в одностороннем порядке отклонить тариф, но только в том случае, если оно считает, что такой тариф противоречит заранее установленным условиям. По характеру этот режим является вариантом режима двойного отклонения. Единственное различие заключается в том, что рассматриваемый тариф не может вступить или продолжить действие, если два государства не могут достигнуть взаимного соглашения во время консультаций. Этот режим может также использоваться в сочетании с режимом свободного ценообразования. Например, в пределах Европейской экономической зоны авиаперевозчикам сообщества с 1993 года было разрешено устанавливать свои тарифы свободно, но каждое государство может отказаться от **базового пассажирского тарифа**, т. е. самого низкого, исключительно гибкого тарифа, предоставляемого в одном или в обоих направлениях, который является чрезмерно высоким и невыгодным для пользователей. В духе исключения дискриминации, государство-участник может также остановить дальнейшее снижение тарифов, которое приведет к массовым убыткам для всех авиаперевозчиков на маршруте или на группе маршрутов с учетом произведенных долгосрочных затрат авиаперевозчиков.

Национальная политика и практика в области тарифов

Большинство государств имеют национальные законы, правила или политику для **оценки тарифов или принятия решений об утверждении или отклонении тарифов, представленных авиаперевозчиками**. Если государство принимает решение в одностороннем порядке не осуществлять свое право на регулирование тарифов, это право по существу перейдет к двусторонним или многосторонним партнерам, оставляя регулирование в их руках. Однако партнеры будут участвовать в первую очередь в интересах своих авиакомпаний и своих пользователей. Поэтому важно, чтобы государство было способно вмешаться, когда необходимо, чтобы защитить свои интересы в соответствии с любыми двусторонними и многосторонними соглашениями.

Аналогично терминам, используемым в двусторонних и многосторонних соглашениях, термины, которые используются в национальных законах, правилах или в политике, обычно нечеткие и субъективные по характеру. Например, термин **зgrabительский тариф** может применяться стороной, заявляющей об ущербе, понесенном от тарифа, который такая сторона считает направленным на то, чтобы вытеснить ее с рынка, хотя ограбление является особенно трудным для определения с любой степенью уверенности, и не существует определенного подхода к разделению между ненормальными и нормальными конкурентными действиями в сфере ценообразования. Для того чтобы избежать такой неопределенности и административных трудностей в осуществлении, были разработаны некоторые практические схемы. Примерами являются:

- ограничение **ценового лидерства**, т. е. возможность введения новых пассажирских тарифов или изменений

в действующие на рынке тарифы. Государства иногда связывают себя обязательствами в двустороннем или в одностороннем порядке для ограничения лидерства в ценообразовании в отношении авиаперевозчиков, осуществляющих права на перевозку на основе третьей и четвертой свобод воздуха, хотя степень лидерства в ценообразовании или гибкости ценообразования, которую они хотели бы допустить, меняется. Лидерство в ценообразовании разрешается другим авиаперевозчикам дифференцированно или на условия взаимности для своего перевозчика (перевозчиков). Но обычно государства утверждают **приемлемые тарифы**, т. е. пассажирские тарифы на таком же уровне и фактически с аналогичными условиями, как и тарифы, которые уже утверждены для использования на рынке, для всех авиаперевозчиков, включая тех, которые осуществляют права пятой, "шестой" и "седьмой" свобод воздуха.

- **стратегия суммы секторов**, согласно которой любой сквозной тариф до пункта, не являющегося пунктом входа/выхода (пунктом за пределами), и из него должен строиться как сумма международных пассажирских тарифов между пунктами входа/выхода и одного или нескольких внутренних тарифов (или утвержденных добавочных или дополнительных сумм между пунктом (пунктами) входа/выхода и пунктом (пунктами) за пределами. Действующим внутренним тарифом (таким как опубликованный тариф с теми же условиями, как международный тариф, с которым он объединяется) является тариф, который может использоваться на основе интерлайна авиакомпанией иностранного государства, тем самым позволяя ей участвовать в конкурентной борьбе за пассажиров в городах, которые не являются пунктом (пунктами) входа/выхода, которые она обслуживает в другом государстве. Эта стратегия используется государствами, которые хотят, чтобы их авиаперевозчики конкурировали на основе интерлайна за перевозки из городов и в города на территории другого государства, которые не являются городами, непосредственно обслуживаемых их авиаперевозчиками. Если эта методика применяется жестко, то **общая тарификация**, т. е. применение одного уровня тарифа для двух или более городов (например, Майами и Форт-Лодердейл) не допускается, даже если пункт входа/выхода и пункт за пределами находятся сравнительно близко друг от друга и приблизительно на том же расстоянии от города, в котором началась перевозка; и
- различные **системы зональных тарифов**, основанные на концепции зон гибкого ценообразования, самого детального варианта, опирающегося на серии так называемых **зон обоснованности** или **зон гибкости** для различных видов тарифов. Каждая зона определяется пределами процентной нормы, относящейся к **контрольным уровням**, и эта зона в некоторых случаях имеет определенные виды тарифных условий. Автоматическое или быстрое утверждение обеспечивается тарифам, входящим в их соответствующие диапазоны и подчиняющимся предписанным условиям, хотя это утверждение не гарантирует аналогичного отношения со стороны других заинтересованных государств. Существуют несколько производных вариантов, например, так называемая **система диапазона тарифов**,

согласно которой авиакомпании обязаны представлять конкретные диапазоны цен вместо фактических уровней продажи по каждому тарифу, которые могут быть установлены по их усмотрению без какого-либо дальнейшего представления, и **система максимального тарифа**, в соответствии с которой авиакомпании обязаны только представить максимальный уровень тарифа и по их выбору они могут затем продавать и непосредственно и косвенно по любой цене ниже максимального уровня. И система диапазона тарифа, и система максимального тарифа используются государствами, которые хотят узаконить сниженные тарифы на рынке.

Процедуры утверждения/отклонения тарифов

Термин "**предлагаемый тариф**" применяется к тарифам на начальной стадии процесса правительственного утверждения. Представление или уведомление о тарифах может требоваться национальными законами, правилами или политикой и/или двусторонними или многосторонними соглашениями, за исключением случаев, когда в них предусмотрено конкретное освобождение от обязательства представления. **Срочным представлением** является представление тарифа соответствующему полномочному органу в установленный срок до предполагаемой даты его вступления в силу в соответствии с установленными требованиями. В противоположность этому **краткосрочным представлением тарифа** является представление в меньшие сроки, чем срочное представление, обычно в соответствии с факультативными положениями в основных требованиях. В некоторых двусторонних и многосторонних соглашениях, заключенных в последнее время, которые содержат режимы двойного отклонения или свободного ценообразования, государства согласились вместе обходиться без требования о формальном представлении тарифа в отношении своих назначенных авиакомпаний. Даже когда государствам разрешено требовать уведомление или представление тарифов, такие тарифы объявляются или представляются только в информационных целях. Также некоторые государства в одностороннем порядке исключают требование о представлении всех тарифов или освобождают от требования частично в определенных обстоятельствах дифференцированно или на основе взаимности.

Несколько авиакомпаний представляют материалы по тарифам сами, но большинство пользуются услугами тарифных агентств, таких как АТРСО для ведения процесса представления. Авиакомпании передают свои указания своим агентам, которые имеют некоторые дискреционные полномочия обрабатывать информацию с целью соответствия регулирующим требованиям. Что касается соглашений по тарифам, выработанных на конференциях ИАТА по перевозкам, которые зависят от государств, представления осуществляются национальными авиаперевозчиками или ИАТА от имени отрасли. В течение многих лет представление тарифов осуществлялось в ручном режиме. Обычно страница в руководстве по тарифам заменяется новой страницей всякий раз, когда меняется один пункт на этой странице. Столкнувшись со стремительными крупномасштабными изменениями тарифов, некоторые государства ввели **электронную систему представления тарифов**, авто-

матизированную систему, которая позволяет авиакомпаниям и их агентам передавать тарифные изменения в центральную базу данных через сеть электросвязи или Интернет и обеспечивать общественный доступ к информации о тарифах в электронном формате.

Форма утверждения тарифов государствами может быть либо явной, когда предпринимаются конкретные действия для их утверждения; либо подразумеваемой, когда тарифы считаются утвержденными, если в течение конкретного периода времени не предприняты контрмеры. В целом тарифные соглашения, выработанные на конференциях ИАТА по перевозкам, подлежат явному утверждению и проверке на соответствие действующему антимонопольному законодательству и законам о конкуренции. После утверждения тарифы таких соглашений могут также представляться отдельным правительствам для установления соответствия национальным законам, правилам или политике. Отклонение обычно является явно выраженным.

При регистрации тарифа устанавливается **дата вступления в силу**, т. е. самая ранняя дата применения данного тарифа для перевозки, и **дата продажи**, т. е. самая ранняя дата, начиная с которой указанный тариф может продаваться. Государства часто разрешают продавать тарифы, которые были представлены, но еще не утверждены, при условии утверждения их со стороны правительства (кроме тарифов ИАТА и тарифов, которые могут быть введены только после получения всех необходимых утверждений государств). **Утвержденный тариф** получает необходимые регламентирующие утверждения; он становится **установленным** или **действующим тарифом** с даты вступления его в силу. Обычно установленные или действующие тарифы остаются в силе до замены их другими утвержденными тарифами. Однако в некоторых тарифах предусмотрена **дата прекращения действия**, т. е. дата, после которой тариф не может применяться, как результат собственного волеизъявления авиакомпании, многосторонней координации тарифов или по требованию государства.

Начиная с конца 1970-х годов, многие государства ослабили свой контроль по регулированию тарифов авиаперевозчиков, оставляя вопросы ценообразования на усмотрение каждой авиакомпании на основе ее коммерческих интересов на рынке. Ослабление тарифного регулирования, которое часто рассматривается как один из основных элементов всеобъемлющей либерализации регулирования воздушного транспорта, может также быть вызвано административными трудностями, которые испытывают государства при осуществлении контроля вследствие возросшей сложности и технических деталей тарифов. В дополнение количественный рост неопубликованных тарифов существенно подорвал эффективность существующих тарифных правил по опубликованным тарифам, которые государства могут считать в дальнейшем не соответствующими и не имеющими силу.

КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ, СВЯЗАННЫЕ С ТАРИФАМИ

В этом разделе освещаются четыре ключевых вопроса, связанных с осуществляемым ныне регулированием и кон-

курентной средой, а именно многосторонняя координация тарифов, интерлайнинг, интернет-тарифы и грабительское ценообразование. Порядок освещения этих ключевых вопросов не указывает на их относительную важность.

Многосторонняя координация тарифов

Понятия "*координация тарифов*" или "*консультация по тарифам*" относятся к процессу, при помощи которого две или несколько авиакомпаний ведут переговоры по уровням пассажирских и грузовых тарифов и условиям разработки и принятия согласованных тарифов или соглашений по тарифам для представления государствам на утверждение. Самой старой и наиболее распространенной системой координации тарифов является система, используемая конференциями ИАТА по перевозкам (см. главу 3.8). В дополнение к этому некоторые региональные ассоциации авиакомпаний, такие как Ассоциация африканских авиакомпаний (АФРАА), Организация арабских воздушных перевозчиков (АОВП) и Международная ассоциация воздушного транспорта Латинской Америки (АИТАЛ) приняли меры, охватывающие или связанные с координацией тарифов в пределах их соответствующих регионов, часто до проведения совещаний в рамках соответствующей конференции ИАТА по перевозкам.

Система ИАТА по многосторонней координации тарифов с годами превратилась в более гибкие, прозрачные и менее принудительные меры определения международных тарифов интерлайна. Никакой обсуждаемый тариф не является источником обязательного соглашения, которое должно быть выполнено, и таким образом участвующие авиакомпании могут представлять различные тарифы. В определенных обстоятельствах авиаперевозчики, которые являются участниками координации тарифов, могут участвовать в совещании. Эти изменения, требуемые государствами, также отражают ответную реакцию на усиливающуюся конкурентную борьбу в сфере международного воздушного транспорта. Следовательно, вопрос заключается в том, позволят ли изменения в процессе международной координации тарифов системе ИАТА приспособиться к более конкурентной среде или сделают ее в конечном итоге неспособной выработать эффективные решения, которые удовлетворят потребности авиаперевозчиков, потребителей и государств.

Поскольку совместная деятельность перевозчиков через конференции ИАТА по перевозкам вовлекает конкурентов в сотрудничество, в некоторых юрисдикциях предоставляются привилегии освобождения от действия законов о конкурентной борьбе, когда необходимо, в основном признавая общественную выгоду системы многостороннего интерлайнинга. Однако в последние годы большее число государств вводят законы о конкуренции или обращают более пристальное внимание на применение существующих правил к системе ИАТА. С целью смягчения антиконкурентных аспектов процесса некоторые государства индивидуально или коллективно определили условия или ограничили их проявление (например, требованием, чтобы авиакомпании, участвующие в одном из соглашений пользующегося иммунитетом объединения, выходили из деятельности ИАТА по ко-

ординации тарифов, или чтобы согласованные тарифы предоставлялись всем авиакомпаниям на основе интерлайна). Это поднимает вопрос о том, может ли система ИАТА функционировать эффективно, если одно или большее число основных государств в области воздушного транспорта решат не санкционировать ее в целом или частично. В 2001 году ИАТА приняла решение о прекращении консультаций по грузовым тарифам для грузоотправлений между пунктами в Европейской экономической зоне после неудачной попытки получить освобождение от требований закона о конкуренции для такой деятельности от Европейской комиссии.

Интерлайнинг

Система интерлайна является всемирной сетью регулярных международных перевозок воздушного транспорта, соединяющих большинство городов мира. На всемирной основе для значительной части путешествий перевозки двумя или большим числом авиакомпаний необходимы пассажиру, чтобы совершить одно путешествие по воздуху. Ни одна авиакомпания, независимо от того, насколько велика ее сеть, не может обслуживать каждый пункт в мире. Сравнительно немногие пары городов в мире обслуживаются прямыми авиаперевозками одной авиакомпании. Остальные зависят от стыковочных рейсов, выполняемых одной или несколькими авиаперевозчиками. Система интерлайна предоставляет выбор и тем самым поощряет конкуренцию. Система поддерживается согласованными стандартами и процедурами авиаперевозчиков для бронирования мест, оформления билетов, багажа, обслуживания пассажиров/обработки багажа и финансовой таможенной очистки. Технически существуют два различных типа интерлайна: *интерлайнинг в системе ИАТА* и *интерлайнинг вне системы ИАТА*, известный как *клубный интерлайнинг*, или *двусторонний интерлайнинг*.

Интерлайнинг в системе ИАТА производится на многосторонней основе на базе установленных тарифов ИАТА, на тех же самых уровнях, независимо от авиакомпании, что упрощает административные процедуры для взаимозаменяемости билетов. Доходы от перевозок по интерлайну распределяются пропорционально в соответствии с *Многосторонним соглашением о пропорциональных тарифах (МРА)*, регулируемым *Агентством по пропорциональным тарифам ИАТА* или *Специальным соглашением о пропорциональных тарифах (SPA)*, заключаемым отдельно двумя или большим числом авиакомпаний (добавление 4 к настоящему Руководству объясняет коротко, как это выполняется). Важный момент здесь заключается в том, что почти все перевозчики ИАТА, включая членов, не участвующих в координации тарифов, признают, что пассажиры, пользующиеся тарифами ИАТА, могут получить все преимущества интерлайна обычно с высокой степенью наличия мест, поскольку перевозчик является стороной Многостороннего соглашения о совместных перевозках между компаниями (МТА) или имеет двустороннее соглашение о перевозке несколькими компаниями с *перевозчиком, оформляющим билет, т. е. перевозчиком, билет которого выдан пассажиру*. Это обязательство отрасли способствовало созданию широко-

масштабной многосторонней системы интерлайна, даже несмотря на то, что фактическое членство не охватывает все авиакомпании.

Интерлайнинг вне системы ИАТА осуществляется на основе тарифов перевозчика без каких-либо предварительных соглашений по уровням тарифов и условиям, а также по доле транспортирующих перевозчиков и выбору имеющихся маршрутов. Маршрут определяется исключительно перевозчиком, оформляющим билет, и таким образом перевозчик, осуществляющий рейс, не знает его заранее (кроме случая совместных тарифов, определяемых авиакомпаниями, которые являются членами альянса, когда всем участвующим перевозчикам заранее известны уровни тарифов и условия). Перевозчик, выполняющий рейс, просто принимает любой билет, выданный другим перевозчиком, соглашаясь с МПТА или двусторонними соглашениями о перевозках несколькими компаниями (обычно кроме добровольной замены перевозчика, не указанного на оригинальных купонах), и получает пропорциональные доходы за перевозку по интерлайну от перевозчика, оформляющего билет, в соответствии с МРА или SPA. Если перевозчик, осуществляющий рейс, обнаруживает, что его доходы по интерлайну слишком незначительны, после того как бухгалтерский отчет составлен, в таком случае он в конечном итоге прекращает прием таких билетов или ограничивает количество мест, предназначенных для перевозки по интерлайну, путем понижения классов бронирования для данного специального случая. В силу этого, в сравнении с интерлайнингом в системе ИАТА гибкость в отношении изменения маршрута или использования других перевозчиков ограничена, но уровни тарифов обычно ниже, чем тарифы ИАТА.

Вопрос заключается в том, является ли координация тарифов посредством механизма ИАТА необходимым элементом для того, чтобы многосторонняя система интерлайна работала эффективно, или такие же или аналогичные преимущества от ныне действующей координации тарифов ИАТА могут быть обеспечены при помощи менее ограничительной системой. Количественный рост объединений перевозчиков и либерализация установления тарифов создают быстро меняющуюся конкурентную среду, при этом все более широкое распространение получает интерлайнинг вне системы ИАТА. С целью реагирования на спад деятельности, защищенной иммунитетом и осуществляемой через механизм ИАТА, а также повышения привлекательности многосторонней системы интерлайна в рамках ИАТА, ИАТА разработала концепцию *тарифов стандартного премиального обслуживания ИАТА (тарифы SPS)*, т. е. частично перестроенные и упрощенные тарифы ИАТА, которые гарантируют все преимущества многостороннего интерлайна на уровнях, более тесно связанных с издержками.

Интернет-тарифы

Тарифы авиакомпаний, представленные в Интернете, поступают по разным каналам. Большая часть представленных тарифов являются опубликованными тарифами, которые распространяются через АСБ. Неопубликованные та-

риффы, такие как контрактная скидка для компаний и организаций, выставлены на закрытых сайтах авиакомпаний и АСБ, которые могут смотреть только договаривающиеся туристические агентства и организации, которые провели соответствующие переговоры. Некоторые туристические агентства продают на своих сайтах тарифы со скидкой по своей собственной инициативе. Авиакомпании непосредственно предлагают аукционные тарифы сайтам, размещающим предложения на основе конкурса. В дополнение к этому авиакомпании продают интернет-тарифы населению довольно часто по более низким, чем любые другие опубликованные и неопубликованные тарифы исключительно на своем собственном сайте и конкретных сайтах третьей стороны, в которых они участвуют. Поскольку авиакомпании обычно не предоставляют АСБ полной информации по интернет-тарифам, АСБ не выставляют интернет-тарифы как часть их обычного предложения туристическим агентствам (но поисковые компьютерные программы третьей стороны позволяют туристическим агентствам иметь доступ к значительному количеству интернет-тарифов).

Один из вопросов, касающийся интернет-тарифов, заключается в том, должны ли туристические агентства получать полный доступ к интернет-тарифам, предлагаемым вне АСБ. С другой стороны, отказ авиакомпаний сделать более низкие интернет-тарифы доступными для туристических агентств через АСБ и отсутствие всеобъемлющей информации по интернет-тарифам могут быть препятствием в работе туристических агентств, ухудшая качество услуг, которые они предлагают своим покупателям по выравниванию тарифов и выработке наилучших вариантов путешествия. С другой стороны, авиакомпании традиционно используют ограниченные каналы распространения для продажи определенных видов из имеющихся тарифов, чтобы охватить целевые сегменты рынка. Примерами могут служить неопубликованные тарифы, которые предлагаются только договаривающимся туристическим агентствам и некоторые из них не доступны по общественным каналам розничной продажи. Интернет-тарифы не отличаются по характеру от этих неопубликованных тарифов. По этой причине предоставление всеобщего доступа к интернет-тарифам ликвидирует более низкие интернет-тарифы в целом, так как авиакомпании потеряют стимул к их предложению.

Другим спорным вопросом является тип соглашения о режиме наибольшего благоприятствования (MFN), заключаемого между конкретным сайтом третьей стороны и участвующими в нем авиакомпаниями. Согласно такому соглашению участвующие авиакомпании должны предоставить сайту, в котором они участвуют, все интернет-тарифы, предлагаемые через их собственные сайты и сайты другой третьей стороны. Теоретически существует потенциальный риск, что такое соглашение может снизить конкуренцию и сделать конкурирующих дистрибьюторов менее привлекательными для покупателей. Например, соглашение MFN может ослабить для участвующих авиакомпаний побудительные стимулы вести конкурентную борьбу путем предложения более низких интернет-тарифов и может также дать участвующим авиакомпаниям удобные средства, чтобы

контролировать интернет-тарифы друг друга, облегчая сотрудничество и координацию цен. Внимание регулирующих органов, проявляемое в последнее время к сайтам третьих сторон (в особенности к тем, которыми находятся в совместном владении групп авиакомпаний), отражает эти беспокойства.

Грабительское ценообразование

Практика грабительского ценообразования рассматривалась как маловероятная и неразумная, просто потому что она была бы дорогостоящей и не заслуживающей доверия. Однако с приходом либерализации многие государства выражают свое беспокойство по поводу того, что крупная авиакомпания с доминирующим положением на рынке может снизить тарифы именно с целью вытеснения более мелких конкурентов или противодействия будущему проникновению на рынок, надеясь возместить любые убытки, которые она понесла, путем последовательного увеличения своих тарифов выше конкурентных уровней. Доминирующая авиакомпания может также заниматься грабительским ценообразованием с целью создания своей репутации жесткого конкурента и для посылки "сигнала" нынешним и будущим соперникам о незначительности возможностей для выгодного проникновения на рынок. В дополнение к этому авиакомпания, которая получает субсидии от государства непосредственно или косвенно, может снизить свои тарифы до уровней, которые иным способом невозможно предлагать.

В противодействии грабительскому ценообразованию через законы о конкуренции и механизмы консультаций слишком всеохватывающие правила оценки могут ограничивать возможность авиакомпаний энергично участвовать в конкурентной борьбе по ценам, и в то же время подход без правил может создавать опасность большей монопольной власти или сговора между конкурентами. Хотя нет повсеместно принятого четкого правила относительно того, что составляет грабительское ценообразование, или как доказать его проявление, многие суды пользовались как более практичным *правилом Арида-Тернера*, т. е. ценообразование фирмы является грабительским, если ее цена меньше ее *кратковременных предельных затрат*, т. е. *прироста цены*, который образуется в результате производства еще одной единицы продукции за короткий период времени, во время которого некоторые факторы производства не могут изменяться без изменения стоимости, или *средних*

переменных издержек, т. е. *переменных издержек на единицу продукции*, как наиболее практичный метод. Однако в авиационной отрасли кратковременная предельная себестоимость добавления некоторого дополнительного количества пассажиров близка к нулю в любой данный момент времени, если провозная емкость используется полностью. Поэтому некоторые предлагают использовать в качестве критерия оценки грабительского ценообразования *долговременную предельную себестоимость*, т. е. *прирост к цене*, который образуется за достаточно длительный период времени, во время которого все факторы производства могут изменяться без изменения стоимости. Поскольку чем больше период планирования, тем более вероятно, что фиксированные издержки станут переменными издержками, то предельная себестоимость или средние переменные издержки в конечном счете возрастут.

В дополнение к этим простым правилам, созданным на основе издержек, были разработаны некоторые более сложные правила. Например, некоторые утверждают, что ценообразование фирмы является грабительским, если происходит рост выпуска продукции в ответ на проникновение на рынок, а ее цена ниже ее средних переменных издержек, в то время как другие доказывают, что снижение цены, сделанное в ответ на вторжение не является грабительским, если фирма сохраняет свою цену в течение значительного срока после того как новый субъект был вытеснен с рынка. Существует также двухуровневый подход, который концентрируется в первую очередь на рыночных структурах, чтобы исследовать, является ли реальным использование стратегии грабительского ценообразования, а далее следуют несколько тестов на основе издержек.

Большая часть из этих правил, которые пытаются определить незаконные действия, могут оказаться, однако, трудными для выполнения прямым путем, потому что ограничение информации и существование связанных факторов (таких как изменение емкости, управление доходностью от распределения мест, продажи и маркетинговая деятельность). Принимая во внимание такие трудности государства (и группы государств) склонны полагаться на *правило здравого смысла*, которое включает рассмотрение каждого случая по существу дела с всесторонним изучением фактических обстоятельств, таких как рыночные структуры и поведение доминирующих авиакомпаний на соответствующем рынке, в качестве отправного момента для оценки предполагаемых случаев (см. главу 2.3).

Глава 4.4

ПРАВО СОБСТВЕННОСТИ НА АВИАПЕРЕВОЗЧИКА

Государства регулируют право собственности на авиаперевозчика и контроль над ним на международном уровне в основном с помощью произвольных критериев выдачи разрешения авиаперевозчику для реализации прав на доступ к рынку, предоставленных согласно соответствующим соглашениям о воздушных перевозках. На национальном уровне регулирование права собственности на авиаперевозчика и контроль над ним может иметь последствия как для произвольных критериев, так и для других аспектов международного воздушного транспорта.

В первых трех разделах описаны критерии, традиционно используемые государствами для назначения авиакомпаний и выдачи разрешений, их применение и некоторые исключения. В четвертом разделе кратко рассматриваются факторы транснациональных инвестиций в авиаперевозчиков, а последний раздел исследует некоторые ключевые проблемы, существующие в данной области и возможные пути либерализации.

ДИСКРЕЦИОННЫЕ (ПРОИЗВОЛЬНЫЕ) КРИТЕРИИ

Для установления международного воздушного сообщения государству в соответствии с двусторонним режимом регулирования необходимо не только обеспечить необходимые права на доступ к рынку от всех государств, являющихся его партнерами, но также добиться того, чтобы они принимали назначенную им авиакомпанию (авиакомпанию) для использования этих прав.

Критерии, используемые государствами в большинстве двусторонних соглашений о воздушном сообщении для назначения авиакомпаний и выдачи разрешений, сводятся к тому, что авиакомпания должна в значительной степени находиться во владении и под фактическим контролем назначающего государства или его граждан. Государства также обычно сохраняют право отказывать, лишать или ставить условия выдачи разрешения на производство полетов, если иностранная назначенная авиакомпания не соответствует таким критериям; однако применение этого положения государством, принимающим назначение, производится по его усмотрению.

Некоторые из основных причин применения такого подхода заключаются в том, что данные критерии позволяют государству:

- отказывать в разрешении на выполнение воздушных перевозок авиаперевозчикам, принадлежащим или контролируемым некоторыми другими государствами;

- устанавливать связь между авиаперевозчиком, пользующимся международными коммерческими правами, и государством, владеющим этими правами, с целью предотвращения ситуации, дающей потенциальные односторонние преимущества, при которой авиаперевозчик одного государства использует права другого государства;
- осуществлять политику равновесия преимуществ в отношении авиаперевозчиков участвующих государств;
- добиваться в некоторых обстоятельствах неприменения национальными авиаперевозчиками прав иностранного государства для обслуживания своего собственного государства.

В отношении регулирования права собственности на авиакомпанию и контроля над ней на национальном уровне многие государства в своих национальных законодательных актах или правилах, касающихся лицензирования авиаперевозчиков или иностранного инвестирования, назначают установленные законом ограничения на допустимую норму иностранного владения национальными перевозчиками (например, не более 49%). Причины, побуждающие устанавливать такие правила, включают следующие:

- национальный перевозчик (перевозчики) считается объектом стратегического значения;
- авиакомпании, находящиеся в иностранном владении, должны быть выведены из внутреннего рынка;
- воздушные суда, находящиеся в собственности национальных компаний, легко доступны для использования в целях государственной обороны или в чрезвычайных обстоятельствах.

ПРИМЕНЕНИЕ КРИТЕРИЕВ

Применение критериев для назначения авиакомпании и выдачи разрешения предполагает проведение двойного теста для установления того:

- а) кто имеет право преимущественного владения; и
- б) кто осуществляет фактический контроль.

При оценке того, что составляет "преимущественное владение", государства обычно делают упор на доле собственности на авиаперевозчика, которой владеют стороны, исходя из того, как правило, что более 50% владения капиталом авиаперевозчика является "преимущественным владением". Государства, имеющие национальный закон или правило, точно устанавливающие выраженную в процентах долю в капитале национального авиаперевозчика, которой могут владеть иностранные граждане, считают, что владение сверх этого установленного предела является "преимущественным".

Дать определение "фактическому контролю" обычно значительно труднее, чем "преимущественному владению", поскольку в то время как владение является обычно очевидным и может быть зачастую определено с помощью государственной или другой регистрации владельцев акций, фактический контроль может осуществляться разными способами, многие из которых могут не быть легко различимыми. Кроме того, "фактический контроль" может осуществляться различными организациями в зависимости от вида деятельности авиаперевозчика. Например, руководство авиаперевозчика может осуществлять фактический контроль за определенными видами деятельности, такими как открытие нового маршрута, в то время как финансовые организации, держатели акций или правительство могут осуществлять фактический контроль с целью увеличения капитала авиаперевозчика, объединяя его с другим авиаперевозчиком или распуская компанию. Следовательно, некоторые государства использовали эту возможность по осуществлению или предотвращению некоторых действий (таких, как увеличение капитала авиаперевозчика) в качестве доказательства "фактического контроля". Большинство государств полагаются на дифференцированный подход в каждом конкретном случае, используя либо применяемые национальные законы и правила, связанные с корпоративной ответственностью за принятие решений; либо специальные законы, правила и политику, конкретно относящиеся к установлению того, кто осуществляет контроль над авиаперевозчиками, либо и то и другое вместе.

НЕКОТОРЫЕ ИСКЛЮЧЕНИЯ

Хотя требования о преимущественном владении или фактическом контроле являются наиболее распространенными критериями, используемыми государствами, давно существуют некоторые исключения или отступления, включающие следующие:

- Стороны Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (IASTA) предоставляют права на пролет при регулярных воздушных перевозках "авиатранспортному предприятию", которое находится в преимущественном владении и под фактическим контролем граждан Договаривающегося государства IASTA. (Текст IASTA можно найти в Doc 9587).
- Многонациональные перевозчики, созданные на основе межправительственного соглашения, такие как авиакомпания "Скандинавиен эрлайн систем" (SAS), образованная 3 скандинавскими странами; авиакомпания "Эр Африк" (сейчас несуществующая), созданная 11 африканскими государствами; авиакомпания "Галф эр", основанная 4 государствами Ближнего Востока. Когда одно из этих государств выражает желание назначить многонационального авиаперевозчика для обслуживания третьего государства, могут использоваться модифицированное положение о владении и контроле или другие средства для обеспечения того, чтобы многонациональному авиаперевозчику было разрешено использовать коммерческие права, в отношении которых назначающее государство договорилось с этим третьим государством.
- Правило Совета Европейского союза, действующее с 1 января 1993 года, разрешает авиаперевозчику сообществу (например, авиаперевозчикам, находящимся в преимущественном владении и под фактическим контролем государств, являющихся членами Союза, и/или их граждан, при условии, что основное место деятельности перевозчика и зарегистрированный офис находятся на территории государства-члена) осуществлять воздушные перевозки везде в пределах Европейской общей авиационной зоны (ЕСАА).
- Согласно Андскому пакту (заключенному пятью латиноамериканскими государствами) авиаперевозчик, имеющий право осуществлять авиаперевозки в пределах территории государств-членов Пакта, будет устанавливаться в соответствии с национальным законом любого государства-члена Пакта, назначающего авиакомпанию.
- Соглашение о воздушном сообщении Карибского сообщества требует, чтобы авиакомпании КАРИКОМ, обеспечивающие перевозки в соответствии с соглашением, находились во владении и контролировались одним или большим числом государств-членов или их гражданами.
- Двусторонние соглашения, включающие как сторону Гонконг (Китай), допускают, чтобы авиакомпании, назначенные Гонконгом, были зарегистрированными и имеющими основное место своей деятельности в Гонконге (Китай). Назначенные авиакомпании другой стороны могут, однако, подпадать под традиционные критерии о преимущественном владении и фактическом контроле.
- Многостороннее соглашение об открытом небе, заключенное некоторыми странами-членами Азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) в 2001 году, допускает, чтобы назначенная авиакомпания стороны соглашения находилась под фактическим контролем, возложенным на назначающую сторону, и была зарегистрирована и имела основное место своей деятельности на территории назначающей стороны. Традиционное требование о преимущественном владении более не является условием.
- Соглашение о едином авиационном рынке (SAM), заключенное между Австралией и Новой Зеландией, разрешает "перевозчику SAM" (авиаперевозчику, ка-

питал которого, по крайней мере, на 50% принадлежат и/или фактически контролируется австралийскими и/или новозеландскими гражданами, а его главная контора и место деятельности находятся в Австралии или Новой Зеландии) выполнять воздушные перевозки в пределах и между обеими странами, но с ограничением прав вне их территории.

В дополнение, некоторые государства используют дискреционное право в соответствии с двусторонним соглашением принимать для данного специального случая иностранных назначенных перевозчиков, которые не соответствуют традиционным критериям о национальном владении и контроле, хотя обычно это подразумевает уступки в качестве компенсации за прием, о которых договариваются на переговорах.

ИНОСТРАННЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ

Другой сферой действия права собственности на авиакомпанию, которая оказывает влияние на международный воздушный транспорт, является степень иностранного владения национальными перевозчиками, осуществляющими международные воздушные перевозки. Там, где степень иностранного владения вызывает вопросы о преимущественном владении и фактическом контроле, дискреционные критерии будут решающим фактором. Однако степень иностранного владения имеет другие последствия для международного воздушного транспорта, которые также могут быть связаны или не связаны с дискреционными критериями.

В последнее время в сфере регулирования усилилась активность, и повысилось внимание к иностранному инвестированию национальных авиаперевозчиков. Некоторыми из причин этого являются:

- в некоторых случаях иностранные международные авиаперевозчики приобретают долю капитала в ходе приватизации ранее принадлежавших государству авиаперевозчиков;
- некоторые международные авиаперевозчики осуществляют транснациональные капиталовложения в национальных авиаперевозчиков в качестве косвенного средства доступа к рынку (например, для повышения своей возможности участвовать в конкуренции за внутренние города, находящиеся за пределами международного пункта входа/выхода, путем установления более тесных связей с внутренним перевозчиком, обслуживающим эти внутренние города из одного и того же пункта входа/выхода);
- в некоторых случаях договоренности о взаимодействии в области маркетинга, совместные предприятия, операции на основе франшизы, объединения и слияния международных авиаперевозчиков или международных и внутренних авиаперевозчиков привлекли транснациональные инвестиции, предназначенные для

повышения эффективности конкретных договоренностей о взаимодействии, а также коммерческих выгод для всех заинтересованных сторон.

Факторы, которые государства принимают во внимание в отношении иностранных капиталовложений в свою национальную авиакомпанию (авиакомпанию), помимо потенциального воздействия на дискреционные критерии владения и контроля, включают:

- характеристика иностранного инвестора; в частности, когда инвестором является авиаперевозчик, какие преимущества в управлении и коммерческие выгоды могут сопровождать данное инвестирование;
- взаимность в отношении государства, которое является источником инвестирования; и
- потенциальное воздействие на международные воздушные перевозки, включая, например, конкуренцию.

Отдельные государства будут использовать эти и другие факторы, которые соответствуют их конкретным целям, связанным с международным воздушным транспортом, и избранным средствам достижения этих целей. Поэтому отношение к допустимым пределам иностранного инвестирования национальных авиаперевозчиков будет широко варьироваться в зависимости от государства и его конкретных условий.

КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ

Традиционные критерии национального владения и контроля были широко приняты в то время, когда большинство национальных перевозчиков находились в собственности назначающего государства или его граждан и рассматривались как имеющие стратегическое и экономическое значение и играющие важную роль в развитии страны. Однако вместе с процессами либерализации и глобализации, а также региональной экономической интеграции, с конца 1980-х годов важные изменения происходят в сфере как эксплуатации, так и регулирования международного воздушного транспорта.

Международные авиаперевозчики пытаются приспособиться к давлению растущих расходов, недостатку капитала и усилившейся конкуренции различными путями, в том числе посредством форм объединения, таких как альянсы авиакомпаний, совместное использование кодов, совместные предприятия и операции на основе франшизы, некоторые из которых привлекают транснациональные инвестиции (за счет инвестиций в акционерный капитал из других государств). Многие государства корректируют свою политику, чтобы смягчить ограничения на иностранные капиталовложения в национальных перевозчиков, в частности, когда приватизируют их. Транснациональные капиталовложения в авиаперевозчиков происходят также в обстановке распространенного многонационального владения в других секторах индустрии обслуживания, например, гостиницах и туристической отрасли.

В результате развития таких процессов владение национальными авиаперевозчиками становится все более разнообразным, многие более не являются государственными, а некоторые приближаются к ситуации, при которой отечественные граждане владеют незначительным большинством акций. Однако большая часть двусторонних соглашений, включая либеральные соглашения об "открытом небе", продолжают использовать традиционные критерии. Это явление рассматривается многими как противоречие с меняющейся глобальной ситуацией в сфере бизнеса, в которой авиационная промышленность должна работать. И со стороны авиакомпаний, и со стороны правительств усиливаются требования об изменении регулирования в этой области и применении расширенных критериев, выходящих за рамки национального владения и контроля, для получения доступа к рынку.

С точки зрения авиаперевозчиков традиционные критерии могут ставить жесткие ограничения для их деятельности, например, ограничивая источники капитала, возможности расширения или перспективы повышения эффективности.

Некоторые развивающиеся страны признают, что их экономики и рынки могут оказаться неспособными поддерживать национального перевозчика без регионального сотрудничества и/или внешнего капитала. Другие страны приняли политику привлечения новых услуг из всех источников с целью развития туризма. Некоторые развитые государства выступают за перемены, поскольку они проводят политику, направленную на развитие общего рынка и экономики; многие считают необходимым осуществление международных инвестиций и рационализации отрасли; другие страны рассматривают более открытые правила в качестве средств, способствующих развитию конкуренции для национальных перевозчиков.

Либерализация права собственности на авиаперевозчиков и контроля над ними может дать много преимуществ. Например, она может обеспечить авиаперевозчикам более широкий доступ к рынкам капитала и снизить их зависимость от государственной поддержки. Она может позволить авиакомпаниям создавать более крупные сети путем слияний и поглощений или объединений. Она может также помочь в улучшении экономической эффективности авиационной отрасли путем создания возможностей для более конкурентоспособных перевозчиков и для большего разнообразия услуг на рынке, которые в свою очередь смогут обернуться выгодой для потребителей.

В то же самое время либерализация также несет определенные риски, которые могут быть причиной для беспокойства, такие как: возможное появление "удобных флагов" (разъясняется ниже) в отсутствие эффективных мер регулирования для их предотвращения; потенциальное ухудшение стандартов безопасности и надежности при возрастающем внимании к коммерческим результатам; и возможная утечка иностранного капитала, которая может привести к менее стабильному функционированию.

Либерализация может повлиять на рынок рабочей силы, национальные требования в отношении действий в случае чрезвычайного положения, и на гарантию обслуживания. Наконец, в долгосрочном плане могут также иметь место потенциальные последствия для конкуренции авиакомпаний в результате концентрации отрасли (т. е. система воздушного транспорта, в которой господствующую роль

играют несколько мега-перевозчиков в результате слияний или поглощений), – реальная ситуация, которая существует в большинстве других секторов сферы услуг. Поэтому, задумывая проведение либерализации, каждое государство должно принять во внимание все преимущества и риски.

С точки зрения регулирования спор о либерализации права собственности на авиаперевозчиков и контроля над ними в международных воздушных сообщениях ведется в основном вокруг двух главных вопросов: а) связь с назначающим государством; и б) возможность проводить либерализацию.

Как объясняется в первом разделе данной главы, одна из основных причин для использования традиционных критериев заключается в том, что это помогает установить связь между перевозчиком и назначающим государством. Согласно действующему режиму регулирования для международной гражданской авиации, который является прочно установившимся и функционирующим с 1944 года, отсутствие или ослабление такой связи может иметь последствия и для безопасности и для экономики.

В отношении безопасности явная связь необходима для сохранения стандартов безопасности, потому что Чикагская конвенция возлагает на каждое государство, являющееся членом ИКАО, ответственность за соответствие стандартам и практике, связанным с безопасностью и надежностью, включая регулирующий контроль своих национальных перевозчиков.

Большую тревогу в связи с либерализацией традиционных критериев вызывает то, что она может привести к вероятному появлению "удобных флагов", – термин, заимствованный из морской терминологии, обозначающий ситуацию, при которой коммерческим судам, принадлежащим гражданам одного государства, но зарегистрированным в другом государстве (т. е. государстве флага) разрешено свободно осуществлять перевозки между ними и между другими государствами. Поскольку безопасность составляет вопрос первостепенной важности в гражданской авиации, существует потребность в мерах предосторожности для предотвращения какого-либо снижения стандартов безопасности и надежности.

Что касается экономических прав, беспокойство вызывает то, что в соответствии с расширенными критериями авиаперевозчики могут неправомерно получать доступ к маршрутам, на которых иным способом им не было бы разрешено осуществлять перевозки. Следовательно, существует также необходимость предотвращения появления "удобных флагов" для обеспечения четкого режима экономического регулирования.

В отношении второго вопроса, а именно возможности проведения либерализации, продолжающееся использование традиционных критериев рассматривается некоторыми государствами как фактор, сдерживающий либерализацию. Утверждается, что каждому государству следует позволить проводить либерализацию воздушного транспорта по своему собственному усмотрению и своими темпами, но традиционное положение о преимущественном праве других государств, фактически не позволяя государству проводить либерализацию более быстрыми темпами в отношении доступа к рынку назначенной авиакомпании.

В этом отношении действующий двусторонний механизм ставит два различных, хотя взаимосвязанных, вопро-

са перед государствами: а) для тех стран, которые хотят проводить либерализацию, – как устранить потенциальную опасность того, что их назначенные авиакомпании могут быть отвергнуты партнерами по двустороннему соглашению; и б) для тех государств, которые хотят сохранить требование о национальном праве собственности и контроле для своих собственных перевозчиков, – принимать ли иностранные назначенные авиакомпании с либерализованной формой владения и контроля, и если так, то как обеспечить сохранение возможности установления связи между авиапредприятием и назначающим государством в целях предотвращения появления "удобных флагов" и обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности.

В случае а) любое государство будет сопротивляться проведению либерализации, если оно может подвергнуться риску потерять свои права на перевозки из-за иностранного права собственности на свою назначенную авиакомпанию. Что касается случая б), подход государства к признанию назначений может помочь или препятствовать усилиям по либерализации, предпринимаемым назначающими государствами. Главная проблема заключается в том, как заставить государства, которые не хотят проводить либерализацию в настоящее время, не мешать осуществлять ее другим.

Цель регулирования либерализации в этой области заключается в том, чтобы был создан эксплуатационный климат, в котором авиаперевозчики могут осуществлять перевозки эффективно и экономно, не идя на компромисс в вопросах безопасности и надежности. Либерализация должна также помочь в повышении возможностей для участия государств, особенно развивающихся стран, в международном воздушном транспорте, в то же время обеспечивая, чтобы это изменение не сказалось неблагоприятным образом на интересах всех заинтересованных сторон.

Существуют различные способы, которыми государства могут провести или упростить либерализацию регулирования права собственности и контроля над авиаперевозчиками. Например, государства могут на взаимной основе договориться о применении определенных расширенных критериев для назначения авиакомпании и выдачи разрешений, включая следующие альтернативные варианты, разработанные ИКАО:

- Авиакомпания является и остается в преимущественном владении и под фактическим контролем граждан какого-либо одного или нескольких государств, которые являются сторонами соглашения, или одного или нескольких сторон соглашения непосредственно.
- Авиакомпания является и остается в преимущественном владении и под фактическим контролем граждан какого-либо одного или нескольких государств, которые не обязательно являются сторонами какого-либо соглашения, но входят в определенную группу стран с общностью интересов.
- Авиакомпания имеет свое основное место деятельности и/или место постоянного пребывания на террито-

рии назначающего государства; и находится под фактическим регулирующим контролем со стороны назначающего государства. В контексте такого варианта доказательство **основного места деятельности** может быть основано на следующих фактах: *авиакомпания учреждена и зарегистрирована на территории назначающей стороны согласно соответствующим национальным законам и правилам, имеет значительный объем своих перевозок и капиталовложений в производственные мощности на территории назначающей стороны, платит подоходный налог, регистрируется и базируется там, предоставляет работу по найму значительному числу граждан на управленческих, технических и рабочих должностях.*

- Доказательство **фактического регулирующего контроля** может быть основано, без ограничения, на следующих фактах: авиакомпания владеет действительной лицензией на выполнение перевозок или разрешением, выданным полномочным органом сертификации, например, сертификатом авиационного эксплуатанта (АОС), соответствует критериям назначающей стороны для осуществления международных воздушных перевозок, таких как доказательство финансовой состоятельности, способности выполнять требования общественных интересов, обязательств по гарантии обслуживания; и назначающая сторона имеет и осуществляет программы контроля безопасности полетов и авиационной безопасности в соответствии со стандартами ИКАО.

Государства могут также относиться к требованию о праве собственности и контроле в отношении иностранных назначенных авиакомпаний с большей гибкостью, чтобы учесть запросы других государств, желающих проводить либерализацию в этой области. Некоторые из мер, которые может принять государство, включают:

- разрешение своим двусторонним партнерам использовать расширенные критерии для назначенных перевозчиков этих партнеров, в то же время сохраняя традиционные критерии для своих собственных перевозчиков (подобные тем, которые применяются в двусторонних соглашениях, касающихся Специального административного района Китая Гонконга как стороны);
- прием назначенных перевозчиков своих двусторонних партнеров, которые могут не соответствовать традиционным критериям владения и контроля, если этот перевозчик удовлетворяет другим основным требованиям, таким как безопасность и надежность; и
- обнародование своей позиции по условиям, согласно которым оно будет принимать иностранные назначения. Такая информация, когда она получена от большого числа государств (например, через ИКАО), значительно повысит прозрачность и поможет привести к определенности, в которой нуждаются государства в свете регулирования и авиакомпании для планирования и выполнения международных перевозок.

Глава 4.5

АВИАГРУЗ

Авиагруз или груз относится к любому виду собственности, перевозимой на воздушном судне, за исключением почты, бортприпасов и багажа пассажиров (см. Приложение 9 к Конвенции о международной гражданской авиации). Термин "авиагруз" также используется авиационной отраслью в более широком смысле, который подразумевает любую собственность (груз, срочные отправления и почту), перевозимую по воздуху, за исключением багажа. Чистогрузовой перевозкой является авиаперевозка, которая перевозит только груз, будь то регулярная или нерегулярная.

В области международного воздушного транспорта внимание часто уделяется пассажирским авиаперевозкам, хотя авиагруз также является важным компонентом воздушных перевозок. Для многих государств авиагрузовые перевозки являются важными для национального развития и международной торговли, например, для стран, не имеющих выхода к морю, и для государств, основными предметами экспорта которых являются дорогостоящие или быстро портящиеся товары.

Для грузоотправителей воздушные перевозки представляют собой конкурентную альтернативу другим видам транспортировки (железнодорожным, автогрузовым перевозкам или морским перевозкам) в удовлетворении их требований относительно грузоперевозок, связанных со скоростью, качеством (наименьшие повреждения в пути) и расходами. Поскольку все больше компаний используют принцип **"как раз вовремя"** (т. е. товары прибывают тогда, когда они необходимы для производства или использования, а не складируются и становятся дорогостоящим запасом), воздушные суда будут все в большей мере использоваться по существу в качестве бортовых продолжений складов с целью уменьшения текущих издержек, связанных с хранением.

Для авиакомпаний авиагруз может быть важным источником доходов. На некоторых основных международных маршрутах (например, через Северную Атлантику, между Европой и Азией и через северный/средний районы Тихого океана) на перевозку авиагрузов пришлась приблизительно одна пятая часть от общих доходов, полученных в результате международных регулярных авиаперевозок.

В последнее время происходит процесс, усиливший значение авиагрузовых перевозок, – это широкое распространение услуг **курьерской и срочной доставки отправлений/небольших посылок, предлагающих авиаперевозки**

*"от двери к двери" для срочных документов или небольших посылок обычно с гарантированной доставкой в течение определенного периода времени (например, в тот же день или на следующий день), но при условии соблюдения ограничений в отношении размеров или веса отправлений. Некоторые авиакомпании также все активнее участвуют в оказании услуг доставки от двери к двери, а не ограничивают себя предоставлением только воздушной перевозки. Перевозка авиагрузов становится все более интегрированной и всемирной благодаря перекрестным инвестициям, осуществляемым между авиакомпаниями, и кооперативных соглашений, таких как **совместное использование фирменного названия** (т. е. коммерческое соглашение, в соответствии с которым участвующие авиаперевозчики рекламируют услуги под одним фирменным названием, но осуществляют перевозку в каждом случае на принадлежащем авиаперевозчику воздушном судне, имеющем это фирменное название и обозначение своего собственного перевозчика), а также франчайзинг.*

В данной главе описываются некоторые характерные черты перевозки авиагрузов и приводится информация о том, как правительства регулируют грузовые воздушные перевозки.

ХАРАКТЕРНЫЕ ЧЕРТЫ АВИАГРУЗА

Груз по своей природе является менее чувствительным, чем пассажиры, к времени между пунктами отправления и назначения (за исключением срочных отправлений), маршрутам и остановкам. В то время как пассажиров необходимо доставить в пункты назначения без задержки, груз часто может ждать, если ему тотчас не может быть предоставлено место, может перевозиться по различным маршрутам и с многочисленными остановками.

В то время как пассажиры предпочитают осуществлять поездки туда и обратно, авиагруз обычно движется только в одном направлении. Только на немногих маршрутах объем грузовых перевозок одинаков или сходен в обоих направлениях, но на многих маршрутах указанный объем в одном направлении в несколько раз превышает объем в противоположном направлении.

Авиагруз характеризуется большей степенью использования **смешанных перевозок**, т. е. перевозок более чем одним видом транспорта, например, самолетом, грузовым автомобилем, по железной дороге или судами между

пунктами отправления и назначения. Специальные устройства часто используются для авиагруза, такие как стандартные **поддоны** (т. е. платформы, на которых товары собираются и привязываются сетками или ремнями) и **контейнеры** (т. е. специально приспособленная тара, которая соответствует грузовым отсекам широкофюзеляжных воздушных судов), — такие устройства часто называются общим термином **ULD (средства пакетирования груза)**. Применение этих устройств не только позволило повысить эффективность, но также упростило перевозку различными авиакомпаниями и смешанную перевозку.

Большинство международных регулярных авиакомпаний рассматривают авиагруз, перевозимый на нижней палубе воздушного судна, в качестве дополнительного источника доходов, считая его побочным продуктом своих пассажирских перевозок. Однако авиагруз может играть значительно большую роль на маршруте с достаточным объемом грузовых перевозок, предоставляя возможность использовать смешанные воздушные суда (которые перевозят в основном салоне, как пассажиров, так и груз), и является единственным источником доходов при использовании чисто грузовых воздушных судов.

Хотя авиакомпании продают грузовые авиаперевозки непосредственно покупателям, значительная часть их деятельности, связанная с продажей, включает посредников, таких как:

- **грузовые агенты**, которые выступают в качестве розничных торговцев, продавая грузовые авиаперевозки грузоотправителям от имени авиакомпаний на коммиссионной основе; и
- **составители/экспедиторы грузов**, которые выступают от имени грузоотправителей в качестве экспедиторов (хотя некоторые из них также могут эксплуатировать свои собственные воздушные суда) и часто объединяют партии грузов нескольких грузоотправителей в большие по объему партии, которые предлагаются авиакомпаниям, получая выгоду от льготных грузовых ставок за перевозку крупных партий грузов.

Во многих странах коммерческие предприятия, являющиеся составителями/экспедиторами грузов, также могут быть грузовыми агентами, хотя в некоторых государствах это запрещается законом.

РЕГУЛИРОВАНИЕ АВИАГРУЗА

В экономическом регулировании международного воздушного транспорта грузовые авиаперевозки обычно рассматриваются в качестве компонента государственного регулирования в отношении доступа к рынку, тарифов, провозной емкости и нерегулярных перевозок и т. д. Эти элементы рассматриваются в отдельных главах настоящего Руководства.

Большинство правительств традиционно рассматривают авиагруз как часть пассажирских авиаперевозок, поскольку большая часть национальных авиакомпаний осуществляет перевозку грузов в сочетании со своими регулярными пассажирскими перевозками, и лишь относительно небольшое число авиакомпаний выполняют чисто грузовые перевозки (например, в 2000 году около 716 авиакомпаний осуществляли международные регулярные пассажирские перевозки и примерно 91 авиакомпания выполняли международные регулярные чистогрузовые перевозки). Поэтому при двустороннем обмене правами на доступ к рынку (см. главу 4.1) государства обычно предоставляют своим назначенным авиакомпаниям право перевозить пассажиров, груз и почту на согласованных регулярных международных сообщениях. При предоставлении такого права обычно подразумевается право осуществлять чисто грузовые авиаперевозки, но некоторые двусторонние соглашения более конкретно упоминают "пассажиров, груз и почту, которые перевозятся отдельно или в любой комбинации".

В некоторых двусторонних соглашениях о воздушных перевозках выделяются специальные маршруты для чистогрузовых перевозок. С учетом особого характера авиагруза в некоторых соглашениях предусматривается особая гибкость маршрутов для чистогрузовых перевозок, например, разрешая использовать промежуточные пункты, отличные от пунктов, разрешенных для пассажирских или смешанных перевозок, при этом позволяя, чтобы такие перевозки выполнялись назначенными авиакомпаниями по выделенным маршрутам в любой комбинации.

Правительственное регулирование в отношении провозной емкости авиаперевозчиков (см. главу 4.2) также распространяется на чистогрузовые перевозки, но по характеру является менее ограничительным по сравнению с пассажирскими авиаперевозками, поскольку груз обычно имеет меньшее значение для национальных авиакомпаний в смысле источника доходов и доли рынка. Специалисты по регулированию в области воздушного транспорта также занимаются грузовыми тарифами, являющимися частью государственного регулирования тарифов авиакомпаний (см. главу 4.3).

Большое количество нерегулярных международных воздушных перевозок является чистогрузовыми чартерными перевозками, например, перевозки, осуществляемые составителями/экспедиторами грузов или для них, курьерами и службами срочной доставки/перевозки небольших отправок. Такие чартерные рейсы регулируются государствами как часть нерегулярных воздушных перевозок (см. главу 4.6).

Основной проблемой чистогрузовых эксплуатантов является отсутствие гибкости в правах на доступ к рынку в соответствии с двусторонними соглашениями, в которых авиагруз рассматривается как часть пассажирских перевозок. В таких соглашениях ограничения, обычно налагаемые на пассажирские перевозки в отношении маршрутов, прав на перевозки, частоты и т. д., также могут применять-

ся к чистогрузовым перевозкам. Поскольку имеется мало общего между пассажирскими и грузовыми перевозками (например, разные потребители, различные требования в отношении времени прибытия и отправления, несоответствие в перевозках по направлениям), такие ограничения в области регулирования часто не позволяют авиаперевозчикам осуществлять экономически выгодные чистогрузовые перевозки.

Другими проблемами в области регулирования, с которыми могут столкнуться чистогрузовые эксплуатанты, являются:

- ограниченные часы работы аэропортов, которые часто препятствуют составлению гибкого расписания рейсов, особенно для перевозок курьерских и срочных отправок, которые обычно задерживаются до конца

дня для их погрузки и перевозятся ночью для доставки на следующий день; и

- в некоторых случаях наличие ограничения на "окна" аэропортов, которые можно использовать для грузовых рейсов, особенно в перегруженных аэропортах, где чистогрузовым перевозкам часто придается меньшее значение, чем пассажирским перевозкам.

Поскольку увеличиваются размеры рынка авиагрузовых перевозок, и растет его значение, все большее число государств выбирают более гибкие подходы в области регулирования, которые способствуют развитию этого рынка. ИКАО также разработало инструктивный материал в форме стандартных положений, предназначенных для соглашений о воздушном транспорте, для использования государствами по их усмотрению при либерализации воздушных грузовых перевозок, которые можно найти в Doc 9587.

Глава 4.6

НЕРЕГУЛЯРНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ

Нерегулярной авиаперевозкой является коммерческая воздушная перевозка, осуществляемая как иная, чем регулярная авиаперевозка. *Чартерным рейсом* является нерегулярная перевозка с использованием зафрахтованного воздушного судна. Хотя термины нерегулярные перевозки и **чартерные перевозки** (т. е. контрактное соглашение между авиаперевозчиком и организацией, нанимающей или фрахтующей его воздушное судно) стали взаимозаменяемыми, следует иметь в виду, что не все коммерческие нерегулярные перевозки являются чартерными рейсами.

Нерегулярные авиаперевозки возникли в качестве важной категории воздушной перевозки вначале в Европе, а позднее распространились в Северной Америке и в других регионах. Быстрый рост этих перевозок отмечался в 1960-х и 1970-х годах, ускоренный растущим спросом на воздушные перевозки по низкой стоимости. Хотя нерегулярные перевозки часто рассматриваются государствами в качестве дополнения к регулярным перевозкам, они играли важную роль в некоторых регионах (в частности, в Европе) в развитии международного массового туризма, который приобрел большое экономическое и социальное значение для многих стран, как развитых, так и развивающихся.

В отличие от регулярных международных авиаперевозок, которые регулируются главным образом на основе двусторонних соглашений между государствами, нерегулярные международные авиаперевозки обычно разрешаются на основе национального законодательства. Хотя специалисты в области регулирования воздушного транспорта иногда регулируют также коммерческие полеты, не связанные с перевозкой (например, полеты с целью воздушного опыливания полей и аэросъемки), а также такие операции, как пролет и посадка частных, корпоративных, военных и государственных воздушных судов с целью перевозки или без этой цели, эти вопросы не рассматриваются в рамках этой главы и настоящего Руководства.

В первом разделе настоящей главы описываются некоторые характеристики нерегулярных воздушных перевозок, которые отличают их от регулярных перевозок. В следующем разделе перечисляются различные виды международных нерегулярных авиаперевозок. В заключительном разделе обсуждаются методы регулирования правительствами международных нерегулярных авиаперевозок.

ХАРАКТЕРИСТИКИ НЕРЕГУЛЯРНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

Нерегулярные авиаперевозки могут осуществляться всеми видами авиаперевозчиков и могут отличаться от регулярных перевозок следующими характерными особенностями. Нерегулярные перевозки обычно осуществляются:

- в соответствии с контрактом о фрахтовании на осуществление полета от пункта к пункту и часто на основе полной загрузки (но провозная емкость воздушного судна может распределяться между несколькими фрахтователями);
- либо на специальной основе, либо на регулярной, но сезонной основе;
- не подпадая под обязательства общественного обслуживания, которые могут налагаться на регулярных авиаперевозчиков, например, требование об осуществлении рейсов в соответствии с опубликованным расписанием независимо от коэффициента загрузки;
- с финансовым риском в отношении недоиспользованной коммерческой загрузки, который принимает на себя фрахтователь, а не эксплуатант воздушного судна;
- обычно без сохранения непосредственного контроля над розничными ценами со стороны авиаперевозчика (провозная емкость воздушного судна обычно продается перевозчиком оптом тур-операторам, экспедиторам или другим организациям); и
- при условии получения разрешения или путем направления предварительного уведомления в отношении каждого рейса или серии рейсов в страну начала или назначения перевозки или из нее, а также в обе стороны.

ВИДЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ НЕРЕГУЛЯРНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

В течение ряда лет международные нерегулярные авиаперевозки развивались для того, чтобы удовлетворять меняющимся потребностям рынка воздушных перевозок и соответствовать различным условиям регулирования. Фактически их развитие может изображаться как рост, стиму-

лируемый спросом из маленькой базы с довольно простым регулированием в значительную по размерам сферу воздушного транспорта с более сложным регулированием. Их рост способствовал развитию либерализованных регулярных авиаперевозок, которые в свою очередь уменьшили и размеры рынка нерегулярных перевозок, и сложность его регулирования. Таким образом, многие из разнообразных видов, определенных ниже, перестали использоваться, но описания были сохранены в исторических целях. Используемые в настоящее время и исторические виды можно разбить на четыре категории.

К первой категории относятся пассажирские чартерные рейсы. Рейсы, открытые для широкого населения, включают:

- *чартерная перевозка с предварительным бронированием (ABC) или чартерная перевозка неспециализированной группы, т. е. чартерная перевозка, при которой вся пассажирская емкость воздушного судна или ее часть зафрахтована организатором чартерной перевозки/поездки, который перепродает кресла широкому населению при условии соблюдения правил, которые, вероятно, будут включать или включали различные требования, такие как предварительная оплата, предварительное составление списка пассажиров, минимальный срок пребывания, штрафы за аннулирование, ограничения числа остановок в пути и другие условия;*
- *чартерная перевозка "инклюзив тур" (ITC), т. е. чартерная перевозка, при которой все воздушное судно или его часть зафрахтованы для перевозки пассажиров, которые купили "инклюзив тур" у туроператора (т. е. у организатора путешествий, который перепродает места вместе с размещением в гостинице и/или другим наземным обслуживанием по единой всеобъемлющей цене); и*
- *общественная чартерная перевозка, т. е. общая вид чартерной перевозки, когда емкость продается общественности через признанных посредников, часто без регламентирующих требований, таких, как круговое путешествие, предварительное бронирование и т. д.*

Пассажирские чартерные перевозки, которые открыты исключительно для определенных групп населения, или предназначенные фрахтователем для личных целей, а не для перепродажи, включают четыре вида, большинство из которых либерализация часто делала морально устаревшими, например:

- *чартерную перевозку специализированной группы, которая зафрахтована исключительно для группы (или групп), состоящей из членов ассоциации или клуба, основные цели и задачи которого не связаны с поездкой, и интересы которой до подачи заявки на чартерный рейс являются достаточно общими, чтобы отличать и обособлять ее от широкого населения;*
- *чартерный рейс для перевозки группы с общей целью, который фрахтуется организатором для перепродажи лицам, которые имеют общую цель путеше-*

ствия (например, участие в конкретном событии), но не обязательно являются членами какой-либо ассоциации или клуба;

- *чартерный рейс в связи со специальным мероприятием, т. е. чартерный рейс для перевозки людей, посещающих специальное мероприятие религиозного, спортивного, культурного, социального, профессионального или другого характера;*
- *чартерный рейс для перевозки студентов, т. е. чартерный рейс, закупаемый полностью для перевозки студентов признанного высшего учебного заведения обычно при условии определенных возрастных ограничений; и*
- *самый основной и вневременный вид единого чартерного рейса или чартерного рейса в личных целях, который фрахтуется одной организацией (например, частным лицом, компанией, правительством) исключительно в личных целях для перевозки пассажиров и/или груза, при которой расходы полностью покрываются этой организацией и не разделяются непосредственно или косвенно с другими.*

Вторая категория связана с грузовыми чартерными рейсами, включая рейсы, которые фрахтуются с целью перепродажи экспедиторами, составителями грузов, ассоциациями грузоотправителей, службами срочной/курьерской доставки/небольших отправок и посылок и другими подобными фрахтователями, а также те рейсы, которые используются фрахтователями в личных целях, а не для перепродажи.

Третьей категорией являются комбинации или различные варианты вышеуказанных чартерных перевозок, включая:

- *смешанные пассажирские/грузовые чартерные перевозки, используемые одним и тем же фрахтователем для перевозки, как пассажиров, так и груза (например, лиц, направляющихся на торговую ярмарку и выставки); и*
- *составной чартерный рейс, т. е. чартерный рейс, в котором участвуют несколько фрахтователей и провозная емкость фрахтуемого воздушного судна распределена между фрахтователями или делится.*

Две применяемые практики также создали другие варианты, а именно *объединение перевозок, т. е. перевозка на одном и том же рейсе пассажиров нескольких видов чартерных перевозок, например предварительного бронирования и "инклюзив тур"; и совмещенная перевозка, т. е. перевозка на одном и том же рейсе загрузки, начинающей свое путешествие в стране начала перевозки при поездке "туда и обратно", и загрузки, начинающей свое путешествие в стране назначения, оба вида представляют собой устаревшие концепции, регулирование которых подверглось либерализации.*

К четвертой категории международных нерегулярных воздушных перевозок относятся нерегулярные нечартерные рейсы для перевозки по индивидуально оформленным

билетам или индивидуально оформленной авиагрузовой накладной (иногда упоминаются как перевозки аэротакси по запросу). Эти рейсы не выполняются в соответствии с опубликованным расписанием, но продаются отдельным представителям населения (обычно грузоотправителям). Полеты осуществляются по установленным маршрутам, но с остановками только в пунктах на маршруте, где необходимо сделать выгрузку (высадку) или загрузку (посадку).

Обычно считается, что международные нерегулярные воздушные перевозки не включают определенные виды регулярных перевозок, которые могут смешиваться с нерегулярными полетами, например:

- рейсы, связанные с открытием трасс;
- засылочные рейсы;
- дополнительные участки регулярных перевозок;
- регулярные рейсы, выполняемые воздушными судами, зафрахтованными с экипажем или без экипажа; и
- "частичные чартерные рейсы" на регулярных рейсах. Следует обратить внимание, что *частичный чартерный рейс фактически является методом маркетинга, который позволяет продавать часть регулярного рейса (мест или грузового отсека) в качестве чартерного обслуживания в соответствии с контрактом между перевозчиком и фрахтователем.*

РЕГУЛИРОВАНИЕ НЕРЕГУЛЯРНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция) проводит различие между правами, которые предоставляются Договаривающимися государствами международным нерегулярным полетам (статья 5) и регулярным международным воздушным сообщениям (статья 6). Конвенция рассматривает нерегулярные полеты как полеты любых воздушных судов, "не занятых в регулярных международных воздушных сообщениях". В первом пункте статьи 5 говорится, что каждое Договаривающееся государство предоставляет права осуществлять транзитные полеты и совершать посадки с некоммерческими целями всем воздушным судам других Договаривающихся государств, осуществляющим международные нерегулярные полеты, "без необходимости получения предварительного разрешения". Во втором пункте этой статьи говорится, что коммерческие нерегулярные полеты также "пользуются 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". Практическими последствиями статьи 5 явилось то, что регулирование международных нерегулярных перевозок обычно осуществляется в соответствии с правилами, действующими в отдельных государствах, и существует только небольшое число двусторонних и многосторонних соглашений, в которых предусматривается совместное регулирование.

Для предоставления государствам инструктивного материала по интерпретации или применению статей 5 и 6 Чикагской конвенции Совет ИКАО разработал определение термина "регулярное международное воздушное сообщение", которое сопровождается "Примечаниями по применению определения и анализ прав, предоставляемых статьей 5 Конвенции" (см. Дос 9587). При разработке данного определения Совет признал, что право Договаривающихся государств вводить правила, условия и ограничения в отношении принятия на борт или выгрузки пассажиров, груза и почты при коммерческих нерегулярных воздушных полетах является безоговорочным. Однако Совет выразил мнение, что следует понимать, что это право не будет осуществляться таким образом, чтобы функционирование этой важной формы воздушного транспорта оказалось невозможным или неэффективным.

При односторонней системе, в которой международные нерегулярные/чартерные перевозки продолжают регулироваться, государства отправления и назначения регулируют независимо друг от друга такие перевозки между своими территориями. В такой ситуации фрахтователь и перевозчик должны следовать правилам обоих государств, касающихся того, чтобы перевозка была *годной к чартерным полетам, т. е. была эффективной чартерной перевозкой при соответствующем регулировании.* Эти правила обычно содержатся в национальном законодательстве, правительственных постановлениях, заявлениях о политике, касающихся воздушного транспорта и санкционирования регулирования таких полетов, или в лицензии/разрешении, предоставляющих право на выполнение нерегулярного рейса или рейсов. В некоторых случаях полномочные органы по регулированию принимают специальные решения.

Национальная политика в отношении международных нерегулярных коммерческих перевозок имеет разнообразные формы, варьирующиеся от жесткого ограничения до полной свободы. Политика большинства государств лежит между этими крайними подходами. При разработке политики и правил, касающихся нерегулярных воздушных перевозок, отдельные государства обычно учитывают роль таких перевозок в удовлетворении спроса населения на воздушные перевозки по низким ценам; их место в общей системе воздушного транспорта и их вклад в удовлетворение некоторых общих национальных интересов и приоритетов (например, поощрение туризма, расширение использования аэропортов, создание рабочих мест и развитие местных сообществ).

Перевозчик должен получить свидетельство от своего государства на осуществление международных нерегулярных авиаперевозок. Некоторые государства требуют представления доказательств этого факта от иностранных перевозчиков. Авиатранспортные полномочные органы могут разрешить национальному или иностранному перевозчику выполнять международные нерегулярные полеты путем выдачи свидетельства или разрешения (т. е. общее разрешение или разрешение, выдаваемое на достаточно продолжительный срок, на постоянной основе, например, на год или сезон) или по специальному разрешению на осуществление рейса или рейсов.

Государства могут придерживаться процедур а) требующих предварительного утверждения чартерных программ и индивидуальных полетов; или б) не требующих предполетных утверждений; и с) требующих предполетного уведомления и/или послеполетного представления отчета. Некоторые государства могут продолжать использование процедуры предварительного включения перевозчиков в список перевозчиков, имеющих право на выполнение чартерных рейсов.

Разные государства используют сочетание вышеуказанных процедур и учитывают принцип взаимности, пункт отправления перевозок, характер соответствующего региона, национальность перевозчика (национальный или иностранный), тип перевозчика или размеры воздушного судна, вид чартерной перевозки или другие характерные особенности. Обычной практикой государств является требование о представлении плана полета или какой-либо формы предварительного уведомления (обычно за 24 ч) для службы управления воздушным движением, таможенной и иммиграционной служб и в карантинных целях (следует отметить, что в Приложении 9 к Конвенции о международной гражданской авиации также содержатся положения, требующие от Договаривающихся государств сведения к минимуму таких процедур с целью упрощения выполнения нерегулярных полетов).

Некоторые государства заключили двусторонние соглашения о нерегулярных воздушных перевозках или двусторонние соглашения о воздушном транспорте, охватывающие как регулярные, так и чартерные перевозки с целью разрешения выполнения нерегулярных перевозок в рамках взаимно согласованных условий. Такие соглашения обычно включают положения о правилах годности чартерных полетов (например, согласие с правилами страны начала перевозки или согласование правил), пунктах, которые могут обслуживаться, справедливых и равных возможностях, ценообразовании, предоставляемых свободах при перевозке, обозначении и свидетельствах авиаперевозчиков; положения, аналогичные положениям, содержащимся в других соглашениях по техническим вопросам, таким как таможенное освобождение и консультации и арбитраж.

Только небольшое число многосторонних соглашений было заключено по нерегулярным авиаперевозкам, все на региональной основе (такие как Многостороннее соглашение о коммерческих правах при нерегулярных воздушных сообщениях в Европе между государствами ЕКГА, 1956 год, и Многостороннее соглашение о коммерческих правах при нерегулярных воздушных сообщениях членом Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), 1971 год). В этих соглашениях обычно предусматривается более либеральный режим при выдаче разрешений на нерегулярные перевозки между подписавшимися государствами, например, выдача разрешения на свободный доступ некоторых видов нерегулярных рейсов (например, гуманитарные чартерные рейсы, аварийные чартерные рейсы, единые чартерные рейсы или чартерные рейсы, обслуживающие маршруты, на которых нет непосредственного обслуживания регулярными перевозками), при условии подачи только предварительного уведомления.

Основной проблемой, с которой сталкиваются многие государства при регулировании международных нерегулярных перевозок, является то, каким образом установить равновесие между коммерческими интересами эксплуатантов, осуществляющих регулярные перевозки, и интересами чартерных эксплуатантов на одних и тех же рынках с учетом общих экономических интересов соответствующей страны. Государства, которые сохраняют существенное регулирование, обычно налагают различные ограничения или вводят контроль с целью обеспечения того, чтобы нерегулярные воздушные перевозки не подрывали рентабельность и эффективность своих регулярных авиаперевозок, и/или для обеспечения некоторого баланса преимуществ, получаемых чартерными авиаперевозчиками каждого участвующего государства. Те виды контроля, которые такие государства могут использовать в отношении коммерческих нерегулярных полетов, включают:

- ограничения реализации перевозок путем определения видов чартерных рейсов и введения правил (например, запрещение осуществления некоторых видов чартерных рейсов);
- географические и маршрутные ограничения (например, разрешение на осуществление некоторых видов чартерных рейсов только в установленные районы или только на конкретных маршрутах);
- контроль провозной емкости (включая, например, конкретный цифровой предел или ограничение, касающееся конкретного процента регулярных рейсов); и
- контроль цен.

Другая проблема, с которой сталкиваются различные государства при регулировании международных нерегулярных перевозок, порождена отсутствием согласованного четкого определения нерегулярной перевозки (она определяется только как перевозка, отличающаяся от регулярной авиаперевозки). Это особенно верно для ситуаций, когда стирается различие между двумя видами воздушных перевозок. Например, поскольку чартерные перевозки стали более открытыми для использования членами общества, их стали называть *"чартерные рейсы по расписанию"* или *"программируемые чартерные перевозки"*, т. е. открытые для населения чартерные рейсы, которые выполняются настолько регулярно или часто, что они составляют признанную систематическую серию.

Большинство регулярных перевозчиков сейчас предлагают сниженные пассажирские тарифы и условия, которые были некогда более присущи чартерным рейсам. По мере дальнейшего развития воздушного транспорта и по мере того, как все больше государств принимают либеральную политику в отношении регулирования международного воздушного транспорта, полезность проведения таких различий для чартерных перевозок ставится под вопрос. В случае Европейского союза "третий пакет" либерализации воздушного транспорта успешно устранил различие в регулировании между двумя видами перевозок (разрешив нерегулярным/чартерным перевозчикам выполнять регулярные рейсы и продавать места на рейсы непосредственно населению), хотя это различие сохраняется отраслью в отношении того, каким образом организована продажа нерегулярных перевозок и как они выполняются.

Глава 4.7

КОММЕРЧЕСКАЯ И СВЯЗАННАЯ С НЕЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АВИАКОМПАНИЙ

В настоящей главе рассматриваются коммерческие и связанные с ними аспекты международного воздушного транспорта (иногда называемые проблемами деловой практики). Несмотря на то, что органы, осуществляющие регулирование, не придают им такого же значения, как основным элементам регулирования, таким как доступ на рынок, предложение услуг и тарифы, они, вместе с тем, представляют интерес с точки зрения регулирования ввиду своей потенциальной возможности для увеличения или уменьшения доступа к рынку и эффективности и/или рентабельности деятельности авиаперевозчиков.

В первых трех разделах настоящей главы рассматриваются вопросы, с самого начала являющиеся предметом регулирования международных воздушных перевозок, такие как перевод валют и перечисление выручки, наем на работу иностранного персонала, продажа и маркетинг услуг международного воздушного транспорта.

В четвертом разделе настоящей главы рассматриваются постоянно развивающиеся системы распределения и продаж авиатранспортных услуг, в том числе через автоматизированные системы бронирования и Интернет. Пятый раздел посвящен регулированию все более активно развивающегося лизинга воздушных судов.

Реализация и маркетинг услуг международного воздушного транспорта, распределение продукции авиакомпаний (в том числе через автоматизированные системы бронирования) и лизинг воздушных судов в различной степени регулируются, главным образом, авиатранспортными полномочными органами. Напротив, два других вида деятельности (перевод валют и перечисление выручки и наем иностранного персонала), находятся в ведении, в основном, неавиационных властей, которые используют законодательство о валютном регулировании и иммиграционные законы, соответственно, а также нормативно-правовую базу общего применения. Операции через Интернет (например, продажа в интерактивном режиме) на момент написания настоящего материала практически не являются предметом регулирования, однако могут стать предметом государственного регулирования в будущем.

ПЕРЕВОД ВАЛЮТ И ПЕРЕЧИСЛЕНИЕ ВЫРУЧКИ

Обширная всемирная сеть туристических агентств и возможность предоставлять международные воздушные перевозки на основе интерлайна позволяют авиаперевозчикам продавать билеты во многих странах мира, включая те, которые не обслуживаются авиаперевозчиками непосредственно. Таким образом, авиаперевозчики получают доходы в различных валютах, некоторые из которых подлежат валютному регулированию. **Перевод и перечисление валюты**, т. е. обмен местной валюты, остающейся после вычета местных расходов из местных доходов, в свободно конвертируемую валюту, которая может быть переведена авиаперевозчиком в свою штаб-квартиру или какое-либо другое место, являющаяся давно существующими проблемами в тех случаях, когда государства по различным причинам ввели валютный контроль, который препятствует, ограничивает или приводит к существенным задержкам в переводе и перечислении валюты.

В ряде случаев авиаперевозчики, часто под эгидой Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), предпринимали коллективные усилия по обеспечению перевода и перечисления своей заблокированной в некоторых странах выручки. Также имели место случаи принятия совместных заявлений соответствующими правительствами с той же целью.

Официальные усилия в области регулирования по обеспечению перевода и перечисления валют не приводят, однако, к положительным результатам в двусторонних отношениях. Лишь незначительное меньшинство зарегистрированных в ИКАО двусторонних соглашений о воздушных сообщениях содержат положения, предоставляющие назначенным авиакомпаниям право переводить и перечислять любые превышения местной выручки над местными расходами. В этой связи ИКАО разработала типовое двустороннее условие о переводе валют для использования государствами в своих двусторонних соглашениях об авиаперевозках. (текст типового условия приводится в Doc 9587).

Почти во всех случаях, где в двустороннем порядке рассматривается проблема перевода и перечисления местной валюты, имеются некоторые виды ограничений, например, подчинение этого процесса согласованной формуле или специальному режиму платежей, ограничение переводов в штаб-квартиру авиаперевозчика или точное указание свободно конвертируемой валюты. В некоторых случаях в требованиях указывается, что такой перевод должен осуществляться быстро или по определенному курсу обмена (например, курс обмена, действующий на дату перевода, курс обмена для текущих сделок или официальный курс обмена) и что перечисление должно осуществляться без взимания налогов или введения других ограничений.

Более общим условием (независимо от того, заявлено оно официально или нет), которое в некоторых случаях может неоправданно затягивать процесс перевода и перечисления, является осуществление перевода и перечисления в соответствии с процедурами, установленными режимом валютного контроля государства. Во многих случаях это приводит к тому, что полномочные органы гражданской авиации вынуждены убеждать официальных лиц правительственных учреждений и/или частных организаций, таких, как банки, в важности соблюдения двусторонних обязательств по переводу и перечислению.

НАЕМ НА РАБОТУ ИНОСТРАННОГО ПЕРСОНАЛА

Международные авиаперевозчики по характеру своей деятельности используют персонал различных национальностей. В целях некоторых видов деятельности они предпочитают нанимать на работу *иностранного персонал*, т. е. лиц, которые не являются гражданами государства, в котором они должны работать (и которые обычно имеют гражданство государства, в котором находится штаб-квартира авиаперевозчика). Соответственно, такому персоналу необходимо разрешение государства для работы и для проживания в нем. В зависимости от законов и правил государства в отношении проживания и работы и в зависимости от характера их применения, такому персоналу может быть разрешено проживание и наем на работу указанным авиаперевозчиком. Однако там, где таких положений не существует, государства изыскивают другие средства для обеспечения того, чтобы их авиаперевозчики могли нанимать на работу иностранного персонал для выполнения некоторых видов деятельности.

Незначительное меньшинство двусторонних соглашений о воздушных сообщениях, зарегистрированных ИКАО, содержат положения, разрешающие иностранному авиаперевозчику приглашать на работу и обеспечивать занятость в государстве некоторые категории иностранных служащих. Почти все такие положения содержат некоторые виды ограничений, например:

- взаимное количественное ограничение;
- требование о том, чтобы определенный процент местных служащих иностранного авиаперевозчика являлись гражданами этого государства;

- требование о том, чтобы служащие находились в аэропортах/городах, обслуживаемых непосредственно этим авиаперевозчиком; и
- требование о том, чтобы их въезд и проживание регулировались национальным законом или двусторонним соглашением между авиаперевозчиками.

Основная трудность в этой области заключается в требовании (подразумеваемом или явно выраженном) о том, чтобы разрешение на проживание и работу иностранных служащих авиаперевозчика регулировалось национальным законом и правилами. В некоторых случаях национальные законы и правила либо не содержат положений в отношении иностранных служащих авиаперевозчика либо налагают такие требования, которые иностранный служащий не может выполнить. Соответственно, только небольшое число двусторонних положений о найме на работу иностранного персонала изложено в широком и неограниченном контексте; например, отсутствие требования о получении разрешения на работу.

Другим аспектом проблемы, касающейся иностранного персонала, является то, что в случае перевода валюты и перечисления выручки администрации гражданской авиации вынуждены убеждать должностных лиц другого правительственного учреждения (в данном случае иммиграционные органы) в важности соблюдения двусторонних обязательств, связанных с разрешением на въезд и проживание определенной категории иностранного персонала, нанятого иностранными авиаперевозчиками. В этой связи ИКАО также разработала типовое двустороннее условие об иностранном персонале и доступе к местному обслуживанию для использования государствами, которое приводится в Doc 9587.

ПРОДАЖА И МАРКЕТИНГ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

Возможность осуществлять продажу и маркетинг услуг международного воздушного транспорта является важным элементом деятельности авиаперевозчика. Хотя более чем в 1/3 соглашений о воздушных перевозках, зарегистрированных ИКАО, содержатся положения о продаже авиатранспортных услуг, *маркетинг*, т. е. продвижение продаж такими средствами, как реклама и стимулы, может регулироваться различными режимами в зависимости от вида деятельности.

Почти все положения двусторонних соглашений о воздушных перевозках, касающиеся продажи услуг международного воздушного транспорта, включают право иностранного авиаперевозчика содержать учреждения по продаже и продавать свой продукт непосредственно или через агентов. В некоторых из этих положений оговаривается право назначать цены в определенных валютах и содержится требование о том, чтобы пользователи могли свободно приобретать авиатранспортные услуги соответствующих перевозчиков.

В числе ограничений, содержащихся в положениях о продаже, имеется требование о заключении авиакомпанией соглашения по всем коммерческим вопросам и требование о “*линейных*” учреждениях по продаже, т. е. только в аэропортах/городах, непосредственно обслуживаемых иностранным авиаперевозчиком (хотя в некоторых случаях иностранная назначенная авиакомпания может получить разрешение на открытие “*нелинейных*” учреждений по продаже, т. е. в городах, не входящих в систему регулярных перевозок этой авиакомпании). ИКАО разработала типовое двустороннее положение о продаже и маркетинге продуктов авиаперевозчиков, которое приводится в Doc 9587.

Хотя термин “маркетинг международных авиаперевозок” не содержится в двусторонних соглашениях о воздушных перевозках, некоторые государства считают, что термин “свободная продажа своих услуг” или право на справедливую равную возможность конкурировать с авиаперевозчиками другой стороны неизбежно подразумевает маркетинг. Данный термин не содержится в приложении по авиатранспортным услугам Генерального соглашения о торговле услугами (ГСТУ – см. главу 3.3). В этом приложении маркетинг авиатранспортных услуг включает “все аспекты маркетинга, такие, как маркетинговые исследования, рекламу и сбыт”. Однако в приложении говорится, что деятельность по продаже и маркетингу не включает “ни ценообразование на воздушном транспорте ни применяемые условия”.

В зависимости от вида соответствующей деятельности, связанной с маркетингом, государства используют один или несколько следующих видов регулирования:

- стимулирование (например, программа для наиболее часто летающих пассажиров) – некоторые государства используют тарифный режим, включая льготные тарифы;
- реклама – некоторые государства используют национальное законодательство, предназначенное для обеспечения справедливой торговли и защиты потребителей;
- в целом, большинство государств используют двусторонние положения, предоставляющие авиаперевозчикам справедливую и равную возможность конкурировать или осуществлять воздушные перевозки, предусмотримые данным соглашением.

СБЫТ ПРОДУКТОВ АВИАКОМПАНИЙ И ЭЛЕКТРОННЫЕ СИСТЕМЫ ПРОДАЖ

Под *сбытом продуктов авиакомпаний* обычно понимают способы и средства продвижения и продажи авиатранспортных услуг, такие, как традиционные кассы авиакомпаний и туристические агентства, а также современные средства автоматизированного бронирования и Интернет.

Сбыт продуктов авиакомпаний традиционно имеет своим основным фокальным центром кассы авиакомпаний и туристические агентства, однако он также получил в каче-

стве весьма эффективного и ценного инструмента *автоматизированные системы бронирования (АСБ)*, предоставляющие информацию о расписаниях рейсов авиаперевозчиков, свободных местах и тарифах, и с помощью которых можно осуществлять бронирование авиатранспортных услуг.

Автоматизированные системы бронирования обеспечивают туристические агентства, от которых в значительной степени зависят авиакомпании при осуществлении своих продаж, самой последней информацией не только о расписаниях рейсов авиакомпаний, стоимости билетов и наличии свободных мест, но также об ассортименте других услуг, связанных с путешествиями и отдыхом. Кроме того, АСБ помогают им производить бронирование и оформлять билеты. На больших рынках многие авиаперевозчики рассматривают участие в одной или нескольких автоматизированных системах бронирования как крайне важное.

Уже вскоре после своего внедрения АСБ привлекли значительное внимание органов регулирования в силу быстро растущего влияния на продажи и распределение услуг международного воздушного транспорта. Ряд государств были обеспокоены тем, что автоматизированные системы бронирования (АСБ), являясь мощным средством продвижения продуктов, также содержат потенциал злоупотреблений для создания неоправданных преимуществ определенным авиаперевозчикам или авиаперевозкам, поскольку большинство АСБ в то время принадлежали крупным авиакомпаниям. В период внедрения и первых лет эксплуатации АСБ регулирующая деятельность была сосредоточена на четырех основных областях:

- отображение информации (последовательность, с которой отображаются рейсы, каким образом следует обрабатывать различные виды рейсов (одной компании, с совместным использованием общего кода));
- участие авиаперевозчиков (включая условия, сборы, включение расписаний авиаперевозчиков, не являющихся участниками программы, участие авиаперевозчиков, доминирующих на некоторых рынках);
- проблемы информации (предоставление информации об индивидуальном бронировании, защита конфиденциальности личных данных, предоставление сводных данных); и
- включение (или исключение) нерегулярных рейсов.

Регулирование АСБ осуществляется как на национальном, так и на международном уровне. На национальном уровне ряд государств (например, Соединенные Штаты Америки и Канада) разработали подробные правила регулирования АСБ. На региональном уровне действуют несколько кодексов поведения в отношении АСБ, включая принятые Европейским сообществом (ЕС), Европейской конференцией гражданской авиации (ЕКГА) и Арабской комиссией гражданской авиации (АКГА).

На всемирном уровне ИКАО разработала для руководства государств Кодекс поведения по регулированию ис-

пользования автоматизированных систем бронирования (принятый Советом в 1991 году и пересмотренный в 1996 году) и два альтернативных типовых условия по АСБ для возможного использования государствами при заключении соглашений о воздушных перевозках (приводятся в Дос 9587). Как отмечалось в главе 3.3, ГАТС также включены в приложение по воздушному транспорту автоматизированные системы бронирования в качестве одной из трех авиатранспортных услуг, подлежащих либерализации в соответствии с правилами многосторонней торговли.

Конкретные аспекты регулирования АСБ, как правило, отражают различные подходы, основанные на дилемме: должно ли такое регулирование быть общим или подробно проработанным. Например, Кодекс ИКАО предусматривает наличие нейтрального отображения информации или отображения данных расписаний авиаперевозчиков, наличия свободных мест и тарифов. В этих целях региональные европейские кодексы предписывают подробные требования относительно отображения информации о рейсах, устанавливающие различные стандарты для беспосадочных рейсов, прочих прямых рейсов и стыковочных рейсов. В то же время национальные правила Соединенных Штатов Америки устанавливают единые требования к отображению информации о рейсах для всех участвующих авиаперевозчиков.

В аспекте двустороннего регулирования государства как правило вводят в свои двусторонние соглашения положение, предусматривающее для своих авиаперевозчиков "справедливые и равные возможности конкуренции/выполнения перевозок", а также полагаются на принцип обоюдной выгоды в отношении подхода к проблемам АСБ, касающимся международных воздушных сообщений. В некоторые из последних двусторонних соглашений включены требования о предусмотрении в конструкции АСБ защиты пользователей воздушного транспорта и о предотвращении дискриминации и обеспечении честной конкуренции между провайдерами АСБ и участвующими авиаперевозчиками.

Начиная с середины 90-х годов прошлого века мировая индустрия АСБ концентрируется вокруг четырех крупнейших глобальных провайдеров – "Амадеус", "Галилео", "Сейбр" и "Уорлдспэн". С расширением влияния и объема бизнеса, они все в большей степени видят себя как **глобальные системы распределения (ГСР)**, т. е. провайдеров полной информации о рейсах и услуг бронирования не только на авиалиниях, но также в отелях, организациях проката автомобилей, на железных дорогах и в турфирмах.

Еще одним существенным событием являются изменения в структуре собственности АСБ. Во всем мире наблюдается устойчивое снижение доли авиакомпаний во владения всеми крупнейшими АСБ, так что к концу 2003 года три из четырех глобальных провайдеров АСБ (за исключением "Амадеус") полностью вышли из-под контроля авиакомпаний.

Одновременно с развитием технологии и общим прогрессом системы **электронной коммерции (e-commerce)**,

т. е. коммерческой деятельности, осуществляемой средствами электроники, наблюдается быстрый рост реализации продуктов индустрии воздушных перевозок по Интернету в онлайн-режиме.

В широком смысле, в распределении продуктов авиакомпаний задействовано два вида электронной коммерции:

- a) **бизнес-потребитель (B2C)**, позволяющий субъекту хозяйственной деятельности реализовывать продукцию или предоставлять услуги конечным потребителям через Интернет (например, с доступом к расписаниям рейсов авиакомпаний, данным о наличии свободных мест и стоимости билетов, с бронированием и предоставлением других услуг). Существует несколько типов веб-сайтов B2C: 1) традиционные веб-сайты турагентств, предоставляющие простой доступ к пунктам розничной реализации и бизнес-процессам; 2) онлайн-туры агентства, не имеющие обычных пунктов розничной реализации; 3) собственные веб-сайты авиакомпаний; и 4) веб-сайты, находящиеся в совместном владении группы авиакомпаний, предлагающих более широкий выбор услуг, чем можно найти на веб-сайте одной авиакомпании;
- b) **бизнес-бизнес (B2B)**, обеспечивающий обмен продуктами, услугами и информацией между субъектами бизнеса (например, авиакомпаниями, турагентствами, провайдерами АСБ и поставщиками воздушного транспорта) непосредственно по Интернету. Одним из примеров служит электронный рынок планеров, двигателей и авионики, технического обслуживания, горючего и т. п. Такие веб-сайты B2B связывают авиакомпании-заказчиков с поставщиками через Интернет и позволяют экономить средства за счет интеграции и спрямления линий поставки. Другим примером являются АСБ. АСБ выступают в роли двигателя бронирования для большинства веб-сайтов B2C, а также в качестве онлайн-системы бронирования для основных корпораций и авиакомпаний.

Основные провайдеры АСБ продолжают развивать свою деятельность в области B2B, расширяя ее до системы **"бизнес-бизнес-потребитель (B2B2C)"**, когда субъект бизнеса реализует услугу или продукт конечному пользователю через другие посреднические компании. Например, провайдеры АСБ предоставляют участвующим турагентам заказные программы бронирования через Интернет, позволяющие провайдерам АСБ связываться с клиентами косвенно через своих турагентов.

Данные изменения создали новые проблемы для регулирующих органов. Несмотря на то, что некоторые первоначальные проблемы, связанные с регулированием АСБ, уменьшились после сокращения влияния авиаперевозчиков, появились новые, вызванные ускоренным развитием электронной коммерции, в особенности Интернета. Поскольку ни один веб-сайт не является абсолютно независимым от АСБ, как правило, регулятивная деятельность концентрируется на аспектах потребителей и конкурентов в Интернет, аналогичных проблемам, возникавшим для АСБ до введения кодексов и правил.

В отношении пользователей проблема заключается в том, как сделать так, чтобы системы на основе Интернет предоставляли пользователям полную и правдивую информацию. Если требованием к традиционным системам АСБ является полная нейтральная информация о воздушных перевозках, то это не всегда относится к веб-сайтам Интернета, несмотря на то, что такие веб-сайты способны предлагать пользователям дополнительные варианты маршрутов путешествий, с более широким выбором новых продуктов, таких как эксклюзивные интернет-тарифы или аукционные тарифы. Кроме того, пользователи озабочены возможностью использования и разглашения информации личного характера в Интернете. В целях защиты пользователей от неполной и вводящей в заблуждение информации и повышения доверия клиентов некоторые государства ввели программы защиты прав пассажиров авиакомпаний; другие же применили к операциям через Интернет общие законы/правила, касающиеся защиты потребителя.

Основной вопрос, касающийся конкуренции, – может ли определенная практика использования Интернета подорвать конкуренцию и снизить выгоды потребителей, несмотря на то, что Интернет в целом стимулирует конкурентную борьбу на рынке. С одной стороны, использование Интернета способно создать новые возможности для обострения конкуренции и появления новых коммерческих предприятий, что ведет к быстрому росту ассортимента новых продуктов и услуг и более динамичному развитию инновационных технологий. С другой стороны, некоторые области коммерческой деятельности, осуществляемой посредством Интернета, могут вызвать антиконкурентные проявления, когда обладатели рынка стремятся сохранить или усилить свою рыночную власть, по крайней мере, на какой-то период. Например, веб-сайты B2B и B2C, которыми совместно владеют “горизонтальные” участники конкурентной борьбы, имеющие доминирующее положение на соответствующих рынках, могут создавать антиконкурентный эффект, поскольку конкуренты имеют возможность использовать эти сайты для сотрудничества и координации своих цен и услуг косвенно (путем “подачи сигналов”) или непосредственно, сдерживая таким образом конкуренцию. Кроме того, авиакомпании-владельцы могут проводить дискриминацию против конкурирующих авиакомпаний, туристических агентств и поставщиков услуг, отказывая им в предоставлении доступа к своим базирующимся на Интернете системам на справедливых и разумных условиях. Некоторые государства изучают данную проблему в аспекте существующих правил/норм, регулирующих АСБ, законодательства о конкуренции и защите потребителей.

Регулирование распределения продуктов – непростая задача в условиях постоянно меняющегося рынка и деловой практики. Кроме того, в настоящее время одновременно существует множество параллельных каналов распределения, и темпы и степень внедрения новых основанных на Интернете систем различны в различных государствах, что затрудняет выработку соответствующих регулятивных формул и обновление правил. С учетом изменений в индустрии АСБ некоторые государства (например, Австралия,

США) в результате длительного анализа приняли решение прекратить регулирование АСБ.

Еще одним важным новшеством является **электронное оформление билетов (e-ticketing)**, т. е. метод документирования и распределения билетов авиакомпаний без выдачи бумажных купонов. В эпоху обострения конкуренции электронное оформление билетов обещает авиакомпаниям и турагентствам существенную экономию и удобно клиентам. Хотя на ранних этапах использование электронных билетов ограничивалось, в основном, маршрутами, обслуживавшимися одним авиаперевозчиком, **электронное оформление межлинейных авиабилетов (e-interlining)**, позволяющее использование электронных билетов более, чем на одной авиалинии, становилось все более популярным по мере того, как все больше авиакомпаний внедряли эту практику или расширяли сеть маршрутов. Тем не менее, данная практика, возможно, имеет определенное потенциально регулятивное значение, например, в аспекте ответственности и безопасности международного воздушного транспорта.

ЛИЗИНГ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Практика **лизинга воздушных судов**, т. е. аренды, а не покупки воздушного судна авиаперевозчиком у другого авиаперевозчика или иного субъекта, за последние два десятилетия претерпела существенный рост. Использование воздушных судов на основе лизинга играет существенную роль для авиакомпаний в осуществлении международных воздушных перевозок, отражая, в частности, экономию и гибкость лизинга по сравнению с покупкой (например, в снижении первоначального бремени затрат и уровня задолженности, получении налоговых льгот и удовлетворении сезонного спроса на дополнительные рейсы). В условиях либерального регулирования лизинг воздушных судов способствует проникновению на рынок новых авиаперевозчиков.

Имеются различные виды лизинга воздушных судов. Они могут характеризоваться по назначению. **Финансовый или капитальный лизинг** используется авиаперевозчиками для избежания капитальных затрат/задолженности, которые иначе были бы существенными при покупке воздушных судов непосредственно у изготовителя, или для снижения налоговых и прочих издержек. Например, авиаперевозчик может продать весь или часть своего парка банку или другому финансовому учреждению, а затем арендовать эти воздушные суда. Финансовый лизинг представляет собой долгосрочную сделку, имеющую внешние признаки владения, например, воздушное судно носит название/логотип авиаперевозчика и обычно зарегистрировано в государстве авиаперевозчика.

Напротив, **операционный лизинг** призван обеспечивать *сиюминутные потребности авиаперевозчика в дополнительных воздушных судах, зачастую на сезонной или краткосрочной основе*. Авиаперевозчик, имеющий излишний или недоиспользуемый парк воздушных судов, может сдавать их в аренду другим авиаперевозчикам.

В регулятивных целях различаются два основных вида лизинга, а именно: *аренда воздушного судна без экипажа*; и *аренда воздушного судна с экипажем*. Возможна аренда воздушного судна с частью экипажа, например летным экипажем или обслуживающим экипажем.

В связи с этим термин **“арендодатель”** означает сторону, у которой арендовано воздушное судно; термин **“арендатор”** означает сторону, которой сдано в аренду воздушное судно. Например, если авиаперевозчик А сдает воздушное судно в аренду авиаперевозчику В, авиаперевозчик А является авиаперевозчиком-арендодателем, а авиаперевозчик В – авиаперевозчиком-арендатором.

Вместе с тем, возрастающее использование воздушных судов на основе лизинга в международных авиаперевозках может вызывать потенциальные проблемы, связанные с безопасностью полетов и экономическими аспектами, в тех случаях, когда находящееся в лизинге воздушное судно зарегистрировано в одном государстве, а эксплуатант, использующий его для международных коммерческих авиаперевозок, находится в другом государстве. Современная политика и практика государств в отношении использования находящихся в лизинге воздушных судов, в основном, направлены на соблюдение требований безопасности, а также на то, чтобы экономические права, предоставляемые двусторонними и региональными соглашениями, не использовались третьими сторонами, которым они не принадлежат.

В связи с вопросами безопасности, связанными с лизингом воздушных судов, заслуживает внимание ряд определений, содержащихся в Приложении 6 к Чикагской конвенции. Таковыми являются: **“Государство регистрации – государство, в реестр которого занесено данное воздушное судно”**; **“Государство эксплуатанта – государство, в котором находится основная коммерческая деятельность эксплуатанта или, в отсутствие такой коммерческой деятельности, – постоянное местонахождение эксплуатанта”**; **“Эксплуатант – лицо, организация или предприятие, занимающееся или предлагающее услуги по эксплуатации воздушных судов”**; **“Сертификат авиатранспортного эксплуатанта (САЭ) – сертификат, дающий эксплуатанту право на выполнение определенных коммерческих авиатранспортных перевозок”**.

Основной вопрос безопасности звучит так: какое государство – государство регистрации воздушного судна или государство эксплуатанта – несет ответственность за соблюдение соответствующих стандартов безопасности Чикагской конвенции и Приложений к ней, и какой эксплуатант несет ответственность за соблюдения стандартов безопасности, содержащихся в действующих национальных законах и правилах. В определенных ситуациях обязанности государства и эксплуатанта по обеспечению безопасности не вызывают затруднений. Потенциальные проблемы безопасности возникают тогда, когда находящееся в лизинге воздушное судно зарегистрировано в одном государстве, а эксплуатант, использующий его в международных авиаперевозках, находится в другом.

Государство решают проблемы безопасности, возникающие в связи с лизингом воздушных судов, на основе процедур, установленных Чикагской конвенцией и Приложениями к ней, а в последнее время – также статьи 83 bis Конвенции. Конвенция возлагает ответственность за соблюдение установленных стандартов безопасности, в первую очередь, на государство регистрации воздушного судна, но также, в определенных аспектах, на государство эксплуатанта. Статья 83 bis Конвенции, вступившая в силу 20 июня 1997 года, определяет способы передачи всех или части обязанностей и функций, связанных со статьями 12, 30, 31 и 32 (а) Конвенции, от государства регистрации (авиаперевозчика-арендодателя) государству эксплуатанта (авиаперевозчику-арендатору).

Кроме того, регулятивные аспекты безопасности все чаще затрагиваются двусторонними авиатранспортными соглашениями, правилами и решениями региональных органов (например, Европейского союза, Европейской конференции гражданской авиации), а также различными совещаниями и исследованиями ИКАО. ИКАО, в частности, разработала руководство по лизингу воздушных судов, включая типовые условия лизинга для возможного использования государствами в двустороннем и региональном контексте (см. Doc 9587), а также по реализации статьи 83 bis (см. циркуляр 295).

Национальные правила могут оказывать влияние на использование находящихся в лизинге воздушных судов в международных авиаперевозках. Например, из соображений безопасности Соединенные Штаты Америки не дают разрешения на аренду воздушных судов с экипажем, зарегистрированных в другом государстве, своим национальным авиаперевозчикам. Тем не менее, в условиях широкого использования лизинга воздушных судов в международных авиаперевозках, государства, как представляется, подходят к вопросу разрешения/отказа в разрешении на использование арендованных воздушных судов, в основном, исходя из того, что они используются иностранными авиаперевозчиками, а чаще всего – исходя из конкретной ситуации, а не на базе общей выработанной политики.

Поскольку лизинг воздушных судов может быть организован различными способами, что способно вызывать различные и сложные проблемы, связанные с безопасностью, существует необходимость совместной скоординированной деятельности различных государств, направленной на то, чтобы достичь четкого понимания и выполнения обязательств по обеспечению безопасности. В этой связи невозможно предложить какой-либо единой заранее выработанной формулы, которая отвечала бы всем ситуациям с точки зрения безопасности.

При экономическом регулировании лизинга воздушных судов государства либо разрешают либо не предъявляют вообще никаких требований в отношении лизинга, когда арендодатель не является авиаперевозчиком или не контролируется авиаперевозчиком. Другими словами, финансовый и долгосрочный операционный лизинг, при котором арендодатель является лизинговой компанией, банком или иным субъектом, как правило, допускаются на международном воздушном транспорте.

С точки зрения двусторонних отношений, экономические проблемы, связанные с лизингом воздушных судов, в основном, связаны с возможностью для авиакомпании третьей страны, используя двусторонний авиатранспортный рынок в ситуации лизинга, пользоваться или извлекать выгоду из прав на перевозки, которые ей не принадлежат. Государства, как правило, допускают лизинг воздушных судов между авиакомпаниями двух сторон и ограничивают или запрещают лизинг, в особенности воздушного судна с экипажем, у авиакомпаний третьих стран. Однако рост числа более либеральных двусторонних соглашений, например, "соглашений об открытом небе", предоставляющих неограниченные коммерческие права на перевозки, приведет к сокращению количества ситуаций, когда авиакомпания третьей страны не обладает преимущественным правом на маршруты. Другими словами, когда все участвующие страны заключат свободные авиатранспортные соглашения, у любого государства появится больше возможностей для использования воздушных судов на основе лизинга.

С экономической точки зрения, аренда воздушных судов без экипажа, по-видимому, не вызывает таких проблем регулирования, которые связаны с арендой вместе с экипажем. Поскольку аренда воздушных судов без экипажа, предполагающая в качестве арендодателей стороны, не являющиеся авиакомпаниями, конкретно упоминается в двусторонних авиатранспортных соглашениях, это означает, что такая аренда не требует получения разрешения, а лишь уведомления партнера по двустороннему соглашению.

Однако некоторые двусторонние соглашения не делают различий между арендой воздушных судов с экипажем и без экипажа, применяя к обоим видам одни и те же критерии.

На региональном уровне эта область затрагивается только рекомендацией ЕКГА относительно лизинга, в общей форме констатирующей, что аренда воздушных судов вместе с экипажем не должна использоваться как способ обхода действующих законов, правил и международных соглашений.

Проблема использования арендованных воздушных судов в целях обеспечения неожиданно возникающих, непредвиденных потребностей в течение непродолжительного периода времени, например, в случае механического отказа воздушного судна, ожидающего приема пассажиров/погрузки, решается на национальном уровне, как правило, либо за счет отказа от процедуры разрешения либо за счет предварительного разрешения в той или иной форме. С учетом крайне быстрого развития таких ситуаций, делающего в большинстве случаев предварительное разрешение невозможным, возможным решением (как предлагается рекомендации ЕКГА в отношении лизинга) является учреждение по представлению авиакомпаний списка авиа-

перевозчиков, утвержденных национальными органами гражданской авиации, у которых авиаперевозчик может срочно арендовать воздушное судно на короткий период времени, чтобы ликвидировать непредвиденную ситуацию.

В помощь государствам при формулировании ясной, эффективной и прозрачной политики в области лизинга воздушных судов в международных авиаперевозках, ИКАО разработала следующий контрольный перечень факторов, которые необходимо учитывать при принятии решения о разрешении или запрещении использования арендованного воздушного судна:

- a) в каждом конкретном случае установить:
 - 1) какие государства несут ответственность за те или иные аспекты контроля безопасности;
 - 2) какой эксплуатант несет ответственность за соблюдение стандартов безопасности, установленных Чикагской Конвенцией и Приложениями к ней;
 - 3) какие меры необходимо принять для обеспечения безопасной эксплуатации арендованных воздушных судов (например, обучение экипажа/подтверждение лицензии и т. п.);
 - 4) эффективность и целесообразность соглашения, предусмотренного статьей 83 *bis*. В этом случае определить:
 - i) какие государства будут принимать участие;
 - ii) какие функции обеспечения безопасности будут переданы; и
 - iii) какие воздушные суда будут задействованы.
- b) Установить виды лизинга, которые могут быть разрешены, или не нуждаются в регулировании, например:
 - 1) финансовый и операционный лизинг у юридических лиц, не являющихся авиакомпаниями;
 - 2) лизинг воздушных судов, принадлежащих авиаперевозчикам или сторонам соответствующих двусторонних соглашений; и
 - 3) краткосрочный лизинг воздушных судов вместе с экипажем в непредвиденных ситуациях на основе утвержденного перечня потенциальных авиакомпаний-арендодателей.
- c) Определение критериев разрешения лизинга воздушных судов с экипажем у авиакомпаний третьих стран, например:
 - 1) обладание соответствующим правом на маршруты;
 - 2) принцип взаимной выгоды; и
 - 3) никаких преимуществ, связанных с перевозками или использованием маршрута.

Глава 4.8

СОВМЕСТНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АВИАКОМПАНИЙ

По мере того, как среда, в которой действуют регулярные авиаперевозчики, становится все более конкурентной, международные авиакомпании прибегают к различным стратегиям адаптации к переменам, в том числе к новым формам взаимодействия. В настоящей главе рассматриваются три наиболее примечательные и быстро развивающиеся практики сотрудничества, которые за последнее время стали предметом регулирования, а именно: альянсы авиакомпаний, совместное использование кода и франчайзинг. В силу своего потенциального значения для доступности рынков, конкуренции и интересов потребителей, они являются предметом внимания не только органов регулирования воздушного транспорта, но одновременно или альтернативно могут регулироваться в ряде случаев правительственными органами, отвечающими за конкуренцию или защиту потребителей.

АЛЬЯНСЫ АВИАКОМПАНИЙ

Альянсы авиакомпаний, т. е. добровольные союзы авиакомпаний, связанных различными коммерческими договоренностями о сотрудничестве, являются относительно новым и быстро развивающимся глобальным феноменом в авиатранспортной индустрии.

Соглашение об альянсе может включать различные элементы, такие как совместное использование кодов, блокирование мест, сотрудничество в области маркетинга, ценообразования, инвентаризации и осуществления программ для часто летающих пассажиров, координация действий при составлении расписаний, совместное использование служебных помещений и аэропортовых средств, совместные предприятия и франшизинг.

Альянсы авиакомпаний, в особенности транснациональные, являются следствием реакции авиаперевозчиков, в частности, на ощущаемые ими ограничения, вводимые в результате регулирования (например, двусторонние ограничения, касающиеся доступа к рынку, владения и контроля), необходимость сокращения затрат путем экономии, обусловленной ростом масштабов производства, и дальнейший процесс глобализации и ужесточения конкуренции. Они рассматриваются многими авиакомпаниями как эффективное средство достижения поступления максимальных доходов и потоков перевозок.

Современные альянсы отличаются от традиционных форм взаимодействия авиакомпаний (например, пула) тем, что последний обычно предполагает соглашение между авиакомпаниями по тарифам и/или разделу емкости, издержек и доходов, которое, как правило, распространяется на дуопольные маршруты и слабо стимулирует конкуренцию и повышение эффективности. Вместе с тем современные альянсы обычно строятся на поиске синергии, взаимодополняющих структурах маршрутов и услугах.

Альянсы могут быть внутригосударственными, региональными, межконтинентальными и глобальными, любого размера, служить любой цели или назначению и создаваться на любой период времени. Хотя многие соглашения касаются взаимодействия в ограниченном масштабе (например, совместного использования кодов на определенных маршрутах), в последние годы наблюдается рост числа широкомасштабных стратегических альянсов. Весьма заметным событием стало появление нескольких конкурирующих *мегаальянсов*, т. е. групп альянсов крупных и средних авиакомпаний, действующих в разных географических регионах и обладающих обширными объединенными сетями глобальных маршрутов. Наиболее типичными примерами таких глобальных групп альянсов являются:

- *"Стар эллайнс"*, основанный в 1997 году авиакомпаниями "Эр Канада", "Люфтханза", "Скандинавские эрлайнз систем" (SAS), "Тай эруэйз интернэшнл" и "Юнайтед эрлайнз". (К концу 2003 года альянс насчитывал 15 членов. Веб-сайт: www.star-alliance.com);
- *"Уануорлд"*, основанный в 1998 году авиакомпаниями "Американ эрлайнз", "Бритиш эруэйз", "Катей пасифик" и "Квантас" (К концу 2003 года альянс насчитывал 8 членов. Веб-сайт: www.oneworldalliance.com); и
- *"Скай тим"*, основанный в 2000 году авиакомпаниями "АэроМехико", "Эр Франс", "Дельта эрлайнз" и "Кориэн эр" (К концу 2003 года альянс насчитывал 6 членов. Веб-сайт: www.skyteam.com).

Однако участие партнеров в каждой группе альянсов не всегда бывает стабильным. Примером может служить группа альянсов, именуемая "Уингз", возглавляемая "КЛМ" и "Нортуэст эрлайнз", являющаяся одним из первых стратегических альянсов, образованным в 1989 году. С тех пор внутри его произошло множество изменений, последним из которых явилось заключение "КЛМ", одним из

основателей альянса, соглашения о слиянии с "Эр Франс", основателем "Скай тим", в октябре 2003 года.

Хотя большинство договоренностей об образовании альянсов касаются пассажирских перевозок, некоторые из них созданы с акцентом на грузовом воздушном транспорте. В Европе и Северной Америке получили развитие альянсы с железнодорожными предприятиями. Помимо этого, к и без того сложной системе добавились соглашения о партнерских отношениях между альянсами.

Влияние глобальных альянсов на коммерческую деятельность авиаперевозчиков весьма существенно. Маркетинговая мощь глобальных альянсов, наряду с вытекающими из этого последствиями для конкуренции, включая их преобладание в некоторых узловых аэропортах, вызывают обеспокоенность малых и средних авиакомпаний перспективами своего выживания и подталкивают эти авиакомпании либо к освоению особого сегмента рынка, либо к участию в конкуренции в качестве авиакомпаний, осуществляющих низкозатратные перевозки между конкретными пунктами. Некоторые малые авиакомпании также вынуждены создавать региональные альянсы с соседними авиаперевозчиками, придерживающимися аналогичной политики (например, "Кариб скай элайнс"), и заключать договоры франшизы с крупными авиакомпаниями (см. "Франчайзинг").

Альянсы авиакомпаний также привлекают существенное внимание органов регулирования в силу своего потенциального влияния на доступ к рынку, конкуренцию и интересы потребителей. Некоторые планируемые крупные альянсы стали предметом пристального изучения со стороны соответствующих национальных и региональных регламентирующих органов. В некоторых случаях вводились определенные меры регулирования для ослабления антиконкурентной направленности этих договоренностей (например, требования отказаться от определенного количества окон, чтобы позволить другим авиакомпаниям получить доступ на рынок). Подход органов регулирования к альянсам авиакомпаний различен в разных государствах, но в основном строится на специальных, а не систематических мерах, зачастую диктуемых общими соображениями заинтересованных государств в области авиационной политики.

СОВМЕСТНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КОДОВ АВИАКОМПАНИЙ

Практика совместного использования кодов тесно связана с проблемой альянсов авиакомпаний. Она получила развитие раньше, чем появились альянсы, и составляет главный элемент большинства из них.

Практика совместного использования кодов, в соответствии с которой один авиаперевозчик разрешает другому авиаперевозчику использовать кодовое обозначение своей авиакомпании в отношении одного рейса, или в соответствии с которой два авиаперевозчика совместно используют один и тот же код авиакомпании в отношении одного рейса, может принимать различные формы. Например, в соответствии с этой практикой крупный авиаперевозчик может

совместно использовать свой код с более мелким вспомогательным авиаперевозчиком; эта практика может также представлять собой соглашение между двумя или, в некоторых случаях, тремя и более международными авиаперевозчиками в отношении совместного обслуживания международного рейса или стыковочного рейса, для которого используется один и тот же код.

Подобно другим формам совместной деятельности авиакомпаний, многие международные авиаперевозчики прибегают к совместному использованию кодов для того, чтобы существовать в условиях все более обостряющейся конкуренции. С точки зрения авиаперевозчиков, основными причинами совместного использования кодов являются:

- получение более выгодной позиции на дисплеях автоматизированной системы бронирования, когда рейс обрабатывается как рейс одной авиакомпании, имеющий более высокий приоритет в листинге по сравнению с перевозками в режиме интерлайн;
- формирование в контексте обостряющейся конкуренции своего рода кооперативных связей с другими авиаперевозчиками для поддержания, защиты и усиления своих позиций на рынке;
- обеспечение присутствия на линиях, которые не обслуживаются данной авиакомпанией, при низких затратах на маркетинг;
- возможность обеспечения двумя авиаперевозчиками экономически рентабельного совместного обслуживания на линиях, где объемы воздушного движения не оправдывают перевозки двух отдельных авиакомпаний;
- обеспечение вспомогательного сообщения;
- поддержание, а в некоторых случаях – повышение конкурентоспособности за счет заимствования части перевозок у партнеров по совместному использованию кодов; и
- получение более широкого выхода на рынок, включающий пункты, перевозки в которые до сих пор были ограничены положениями о провозной емкости в двусторонних соглашениях о воздушных сообщениях.

Фактически последствия для авиакомпаний оказываются различными в зависимости от конкретной ситуации. В некоторых случаях альянсов, являющиеся участниками более широких альянсов, могут получить преимущества от совместного использования кодов, если данная практика создает дополнительные перевозки и увеличивает доходы. В других случаях, в рамках транснационального альянса, соглашения о совместном использовании кодов приносят выгоду только другим странам, если перевозки осуществляются исключительно другой стороной, при возможных последствиях для первой стороны с точки зрения занятости и доходов.

Как для аэропортов, так и для пассажиров совместное использование кодов само по себе не дает никаких преимуществ в любой ситуации; хотя при благоприятных об-

стоятельствах оно может быть полезным для эксплуатантов аэропортов и авиапассажиров (например, когда оно выливается в более частые рейсы в данный аэропорт и из него, обеспечивая пассажирам более широкий выбор).

Совместное использование кодов авиакомпаний может создавать преимущества для развивающихся стран, в той мере, в какой оно способно предоставить возможность обслуживания малозагруженных маршрутов при минимальных затратах и с не применявшимися ранее правами. Таким образом, оно способно стать инструментом вовлечения авиакомпаний развивающихся стран в международные авиаперевозки. Однако пока это лишь теория. Ситуация может измениться, если потенциальные преимущества данной формы сотрудничества станут очевидными как средство адаптации к условиям обостряющейся конкуренции, позволяющее авиакомпаниям развивающихся стран участвовать в международных авиаперевозках с меньшими затратами и большей эффективностью.

Так же, как альянсы, совместное использование кодов вызвало определенную озабоченность органов регулирования как средство косвенного доступа на рынки. Общепринятой практикой ныне стало включение вопросов международного совместного использования кодов в процесс двусторонних переговоров, кроме того, основное право на перевозки является условием разрешения любого воздушного сообщения на базе совместного использования кодов. В определенных случаях для осуществления перевозок на основе совместного использования кодов требуется наличие специальных положений в двусторонних соглашениях, в особенности, если участвует третья страна. За исключением основных прав на перевозки, к совместному использованию кодов применяются не систематические, а специальные меры регулирования, диктуемые общими соображениями в области авиационной политики, экономики и конкуренции.

В связи с совместным использованием кодов вопросы конкуренции касаются двух аспектов: либо повышение конкуренции за счет предоставления дополнительного и улучшенного обслуживания, либо снижение конкуренции за счет концентрации сил, играющих ведущую роль на рынке. Таким образом, потенциальные конкурентные или антиконкурентные аспекты любой предполагаемой перевозки на основе совместного использования кодов необходимо тщательно взвешивать в каждом отдельном случае.

Практика совместного использования кодов может вызывать неопределенность в отношении ответственности авиаперевозчиков. В связи с совместным использованием кодов возникают два важных вопроса юридического характера: какой авиаперевозчик несет ответственность в рамках Варшавской конвенции и какой авиаперевозчик является ответственным перед пассажиром по вопросам, касающимся пользователей? В первом случае оказывается, что практика совместного использования кодов, когда она связана со стыковочным рейсом, необязательно должна отождествляться с последующей перевозкой, как это обычно происходит в случае выполнения рейса несколькими авиакомпаниями (интерлайнинг), однако общая юри-

дическая ответственность должна быть, тем не менее, определена в контракте на перевозку между пассажиром и выполняющим рейс авиаперевозчиком в интересах пассажира или лиц, предъявляющих иск от его имени. В том случае, когда рейс в рамках совместного использования кодов не связан с последующей перевозкой, могут возникнуть другие вопросы юридического характера, связанные с правом на возмещение ущерба в рамках ответственности. Что касается ответственности по вопросам, связанным с пользователями, то к ним будут применяться обычные правила и практика, существующие в авиатранспортной отрасли, т. е. ответственность несет авиаперевозчик-эксплуатант. В любом случае, перед тем как предлагать обслуживание, партнеры по совместному использованию кодов должны согласовать вопросы правовой ответственности и уведомить общественность, с тем чтобы такие вопросы были включены в условия перевозки.

Совместное использование кодов вызывает у пользователя вопросы: не является ли данная практика мошенничеством и приносит ли она выгоды пользователю? Общая заинтересованность заключается в том, чтобы информация о текущих или будущих перевозках, предоставляемая пассажирам, была точной и полной, однозначной и, в любом случае, не вводила в заблуждение. В связи с этим ИКАО рекомендует, чтобы информация, предоставляемая пользователям, включала данные о рейсах, эксплуатантах, промежуточных посадках, а также замене воздушных судов, авиакомпаний и аэропортов. Хотя авиакомпании несут основную ответственность за принятие решений, другие участники информационной цепочки, такие, как турагентства, системы автоматизированного бронирования и аэропорты, также должны принимать в этом участие. Рекомендуется также, чтобы необходимая пассажирам информация предоставлялась, как минимум, следующими средствами:

- устно и, по возможности, письменно, в момент продажи билетов;
- письменно, на самом билете и/или (если это невозможно) на прилагаемом к билету документе, в котором содержатся сведения о маршруте, а также на любом заменяющем билет документе, например, письменном подтверждении, с указанием, к кому следует обратиться в случае возникновения трудностей, и точных сведений о компании, несущей ответственность в случае нанесения ущерба или авиационного происшествия; и
- устно – соответствующими сотрудниками авиакомпании, занимающимися наземным обслуживанием в аэропортах, по всему маршруту следования.

Совместное использование кодов может затрагивать и другие аспекты регулирования воздушных перевозок. Например, некоторые государства обеспокоены нормами безопасности иностранных авиакомпаний, с которыми их национальные авиаперевозчики заключили соглашения о совместном использовании кодов. Кроме того, существует обеспокоенность в связи с возможной передачей ответственности за риски безопасности, которые могут существовать в отношении одной авиакомпании и распространяться

на ее партнера или партнеров в соответствии с соглашением о совместном использовании кодов, а также затрагивать любые последующие дополнительные меры безопасности, устанавливаемые соответствующими органами. Именно поэтому необходимо установить четкие правила отчетности и ответственности для сторон соглашения о совместном использовании кодов, поскольку технические и эксплуатационные правила могут иметь существенные отличия по участвующим авиакомпаниям.

Более подробная информация и анализ проблемы совместного использования кодов содержатся в циркуляре 269 "Последствия совместного использования кодов авиакомпаниями".

ФРАНЧАЙЗИНГ В АВИАКОМПАНИЯХ

Франчайзинг в авиакомпаниях представляет собой коммерческую сделку, в которой один авиаперевозчик (основной авиаперевозчик, индоссант) предоставляет франшизу, или право использовать различные элементы своей корпоративной тождественности (такие как код авиакомпании, цветовая и коммерческая символика) другому авиаперевозчику (индоссат) в целях продвижения на рынок и поставки авиатранспортной продукции последнего, как правило, в соответствии со стандартами и под контролем, целью которых является обеспечение уровня качества, требуемого (индоссантом)

В соответствии с договором франчайзинга индоссат (обычно, небольшая авиакомпания), как правило, вносит плату и роялти за использование торговой марки индоссанта (обычно, крупной авиакомпании) и другие услуги, связанные с этой торговой маркой (например, униформы и другие коммерческие символы, системы автоматизированного бронирования и программы для часто летающих пассажиров, рекламу и сбыт, процедуры обслуживания клиентов и т. п.), с тем, чтобы пассажиры чувствовали себя так, как будто они совершают полет основной авиакомпанией. Хотя индоссат принимает публичное лицо индоссанта, он обычно сохраняет самостоятельность в управлении своей деятельностью, распоряжении доходами и, в некоторых случаях, имеет право продолжать использовать свое наименование при осуществлении перевозок.

Практика франчайзинга в авиакомпаниях зародилась в Соединенных Штатах Америки в начале 80-х годов прошлого века. Участниками договора как правило является крупный авиаперевозчик, и также небольшие региональные авиакомпании, причем последние выполняют функции вспомогательных авиалиний, летающих под торговой маркой первого (например, "Эр Висконсин Эрлайнз", "Этлэнтик Коуст Эрлайнз" совершают рейсы как "Юнайтед Экспресс"; "Комэр", "Скай Уэст Эрлайнз" – как "Делта Коннекшн"; "Мега Эрлайнз", "Эр Мидуэст" – как "Юэс Эрэйз Экспресс", и т. п.). В Европе франчайзинг впервые был экспериментально введен в Великобритании авиакомпанией "Бритиш Эрэйз", а недавно применен рядом других крупных европейских перевозчиков, такими как "Эр Франс", "Люфтханза" и "Иберия", которые в настоящее время распространили франчайзинг до Африки и Ближне-

го Востока (например, договоры франчайзинга заключены "Бритиш Эрэйз" с тремя африканскими авиаперевозчиками: южноафриканской "Комэр", кенийской "Риджинал Эр" и замбийской "Зэмбиан Эр Сервисез").

В то же время, необходимо отметить, что существуют различия между видом франшизы, которая существовала в Соединенных Штатах Америки на протяжении многих лет, и более поздними договорами франчайзинга, получившими развитие у европейских перевозчиков. Например, между основным американским авиаперевозчиком и его вспомогательными авиакомпаниями часто существует финансовая связь (как правило, крупный перевозчик имеет доленое участие в капитале последних). В Европе это не так. Кроме того, в Соединенных Штатах Америки обычно имеются тесные эксплуатационные связи между авиакомпаниями-партнерами, причем крупный перевозчик обладает значительной степенью контроля и влияния на вспомогательные авиакомпании, а также соглашения, которые часто предполагают существенную координацию маркетинга, обмена оборудованием, наземных операций обслуживания и т. п. В Европе степень этих элементов не столь велика, а потоки перевозок не являются основной целью соглашений, как это имеет место в США. Поэтому, с точки зрения метода, европейские договоры франчайзинга более соответствуют изложенной выше концепции.

Хотя пока франчайзинг не получил широкого применения (за исключением Северной Америки и Европы), он становится все более обычным по мере либерализации воздушного транспорта.

Основное преимущество франчайзинга заключается в том, что он позволяет перевозчикам-партнерам сочетать свои сильные стороны, т. е. небольшая авиакомпания может соединить свою низкую стоимость перевозок с сильной торговой маркой и мощной системой распределения крупной авиакомпании, а крупный перевозчик получает возможность распространять свой брэнд на маршруты, на которых он фактически не осуществляет перевозок.

С точки зрения индоссанта преимущества могут включать:

- повышение известности торговой марки и емкости перевозок за счет перевозчика-индоссата;
- дополнительный доход от платы за франчайзинг и роялти;
- расширение своей сети маршрутов с минимальным финансовым риском до региональных маршрутов с низкой интенсивностью движения, которые он не мог эксплуатировать с прибылью, или до рынков, на которых у него не было присутствия; и
- лучшее использование "окон" в перегруженных аэропортах для более прибыльных маршрутов (при передаче менее выгодных маршрутов индоссатам).

Для перевозчика-индоссата преимуществами могут быть:

- повышение известности торговой марки и емкости перевозок за счет основного перевозчика;

- доступ к системам распределения продукции и программам наиболее часто летающих пассажиров (FFP) основного перевозчика;
- доступ к программам повышения квалификации и подготовки; и
- повышение уровня обслуживания и деловой репутации.

Тем не менее с франчайзингом связаны определенные риски. Например, индоссант может рисковать имиджем своей торговой марки, если дела у индоссанта пойдут плохо (авиационное происшествие или низкое качество обслуживания). Если авиакомпания-индоссант доверяет своему индоссату обслуживание определенных рынков, она рискует получить пробел в своей сети маршрутов, если индоссант разорвет партнерские отношения. Что касается перевозчика-индоссанта, такое соглашение может привести к потенциальной потере своего фирменного лица, росту издержек или нагрузок, связанных с поддержанием стандартов, устанавливаемых индоссантом.

Поскольку франчайзинг через систему рекламных и маркетинговых мероприятий фактически позволяет авиакомпании принять публичное лицо другой авиакомпании, он ставит многочисленные проблемы, аналогичные связанным с совместным использованием кодов, в котором также участвует более одной авиакомпания. Например, с точки зрения технических и эксплуатационных аспектов, могут возникать вопросы, касающиеся делегирования прав и полномочий сторон в связи с перевозками, осуществляемыми по такому соглашению (например, чей позывной должен использоваться в целях управления воздушным движением? В соответствии с чьим правом маршрута, пролета и эксплуатации должна осуществляться перевозка? Чьи "окна" должны использоваться в интересах перевозки? Кто должен нести ответственность за представление расписаний, тарифов?)

С точки зрения экономического регулирования возможны проблемы в трех основных областях: а) право доступа на рынок; б) влияние на конкуренцию; и с) необходимость защиты потребителей.

Франчайзинг обычно не создает крупных проблем регулирования, когда участниками соглашения являются авиаперевозчики одной и той же страны (например, Соединенных Штатов Америки или одного общего рынка (Европейского союза), поскольку предполагаемые перевозки являются, в основном, внутренними и регулируются одни правовым режимом (в особенности, в условиях полностью либеральной экономики). Однако если договор франчайзинга предусматривает международные сообщения, в частности, выполняемые перевозчиками разных стран, известно, что он вызывает определенные проблемы, связанные с регулированием, или даже разногласия.

Например, в сфере прав доступа на рынки проблемы могут возникать, когда авиакомпания-индоссант осуществляет перевозки на маршрутах, на которых у нее есть собственные преимущественные права на маршруты/пролет, однако она эксплуатирует свои воздушные суда и предлагает услуги под торговой маркой индоссанта (у которого нет преимущественных прав на маршруты/пролет на этих маршрутах). Некоторые государства (например, Южная Африка) придерживаются более гибкой политики при выдаче разрешений своим местным авиаперевозчикам на выполнение перевозок с использованием наименования иностранного индоссанта как на внутренних, так и на международных маршрутах. Некоторые другие государства, тем не менее, требуют, чтобы как индоссант, так и индоссант обладали необходимыми правами в соответствии с соответствующими двусторонними соглашениями. Возникают также вопросы в связи с кодовыми индексами. Может ли индоссант использовать кодовый индекс индоссанта? Если да, то как может иностранный индоссант выполнять требования кодовых индексов страны индоссанта в отношении собственности и управления? Либо индоссант может совершать перевозки под собственным кодовым индексом, однако предлагать услуги под торговой маркой индоссанта?

Что касается влияния на конкуренцию, несмотря на то, что многие маршруты, эксплуатируемые индоссантом, в основном, являются слишком мелкими, чтобы выдерживать конкуренцию между несколькими перевозчиками, тем не менее, при определенных обстоятельствах, справедлив вопрос, выполняются ли те или иные требования антимонопольного законодательства, учитывая характер договора франчайзинга, предполагающего высокую степень взаимодействия между двумя независимыми авиакомпаниями, в особенности, если основной перевозчик координирует расписание и тарифы со своими авиакомпаниями-партнерами на маршрутах, обслуживающих крупные рынки.

В сфере защиты потребителей, поскольку франчайзинг, подобно совместному использованию кодов, предполагает использование эксплуатантом торговой марки и/или кода другой авиакомпании, он может также вводить пассажиров в заблуждение (например, пассажиры бронировали места у одного перевозчика, но летят другим). Это вызывает необходимость регулирования вопросов публикации информации. В этой связи многие меры регулирования совместного использования кодов применимы и к франчайзингу. Необходимо также уделять должное внимание вопросам регулирования четкого распределения обязанностей между партнерами за меры безопасности, правовой ответственности и экономические вопросы (например, компенсации за отказ в посадке на борт, ошибочно засланный багаж и т. п.).

Глава 4.9

АВИАПАССАЖИРЫ

Беспрецедентный рост международных авиаперевозок, в сочетании с многочисленными новшествами в сфере услуг и тарифов, в особенности на либерализованных рынках, создали ряд новых сфер регулирования в области воздушного транспорта. Одной из этих сфер являются интересы потребителей, привлекающие все более пристальное внимание и охватывающие многие аспекты, включая права авиапассажира и договорные отношения между авиаперевозчиками и их клиентами.

В первом разделе настоящей главы рассматриваются позитивные сдвиги в признании прав пассажиров и связанных с этим вопросов. Следующие два раздела посвящены темам, отражающим некоторые негативные или вызывающие обеспокоенность тенденции с точки зрения как пассажиров, так и авиаперевозчиков, а именно, недисциплинированные и нарушающие порядок пассажиры и пассажиры с ненадлежащими проездными документами.

ПРАВА ПАССАЖИРОВ

Несмотря на отсутствие официальных, согласованных на международном уровне определений, термин *права пассажиров* используется для общего обозначения прав пассажиров на защиту от определенных действий авиакомпаний и/или аэропортов или компенсацию за таковые действия, которые наносят ущерб их интересам, предусмотренных государственными нормативно-правовыми актами или договором на авиаперевозку с авиакомпанией, и/или другими опубликованными обязательствами. Некоторые из таких прав пользуются защитой уже на протяжении многих лет, например, Варшавская конвенция (см. также главу 3.2) регулирует ответственность авиаперевозчиков в случае авиационных происшествий, утраты багажа и задержки рейсов.

Одновременно с продолжающейся либерализацией правил международных авиаперевозок, защита и расширение прав пассажиров приобретают все большее значение, в особенности, но не исключительно, на крупных рынках. Для авиакомпаний развивающихся государств, выполняющих рейсы на основных рынках, отношение к данному вопросу имеет долгосрочные последствия с точки зрения их конкурентоспособности.

Несмотря на особое значение, которое уделялось либерализации открывающихся рынков с целью удовлетворения потребностей пользователей, внимание авиакомпаний к растущим расходам и конкурирующим силам на рынке

иногда негативно отражалось на интересах потребителей. Качество услуг, предлагаемых авиакомпаниями, не всегда отвечает запросам потребителей. Ограниченные возможности инфраструктуры некоторых аэропортов (перегруженность воздушного пространства, ограниченная пропускная способность при обслуживании пассажиров) также осложняют ситуацию. Это часто вызывает недовольство пассажиров обслуживанием, предоставляемым авиакомпаниями и/или аэропортами, в частности, неадекватными действиями в случае задержки или отмены рейсов и непредставлением достаточной информации пользователям.

В ответ на осязаемое снижение качества обслуживания для потребителей многие государства в последние годы предпринимают определенные меры регулирования, направленные на решение таких вопросов, как, например, компенсация за отказ в посадке на борт, запрет на курение, статистические данные о выдерживании расписаний и доступность воздушного транспорта для пассажиров-инвалидов. Некоторые правительства также требуют, в частности, чтобы авиакомпании предоставляли широкой публике сведения о всех тарифах, раскрывали информацию о своей политике аннулирования и не допускали рекламы, вводящей в заблуждение потребителей.

На уровне отрасли многие авиакомпании предприняли инициативу *добровольных обязательств* (т. е. саморегулирования, не порождающего правовых обязательств) для того, чтобы прояснить или усовершенствовать свою политику и практику в отношении определенных видов обслуживания (например, предложения тарифов, компенсации стоимости билетов, компенсации за отказ в посадке на борт, задержку или отмену рейсов, обработки багажа, реагирования на жалобы и особые запросы пассажиров), зачастую под давлением общественности и во избежание мер регулирования.

Во всемирном масштабе Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) разработала условия контракта (резолюция 724), которые определяют договорные условия, действующие в отношении международных рейсов участвующих авиакомпаний, со статусом обязательной резолюции. ИАТА также разработала условия перевозки (Рекомендуемая практика 1724) с целью согласования общих условий, при которых пассажиры совершают путешествие несколькими авиакомпаниями. В отличие от резолюции 724 данная Рекомендуемая практика, обращая основное внимание на "передовую практику", не является обязательной для авиакомпаний-участников и не применя-

ется в отношении внутренних рейсов или перевозок авиакомпаний, которые не являются членами ИАТА. Кроме того ИАТА приняла в июне 2000 года Глобальную структуру обслуживания клиентуры, предназначенную служить участвующим авиакомпаниям ориентиром при разработке ими добровольных обязательств.

С точки зрения политики регулирования повышение качества обслуживания пассажиров может достигаться с использованием различных подходов, включая фактор конкуренции, меры регулирования и/или добровольные обязательства. Однако каждый подход может вызывать определенные проблемы и служить основанием для озабоченности.

Государства, рассматривающие воздушный транспорт, главным образом, как коммерческую деятельность, управляемую рыночными механизмами, склонны полагаться на конкуренцию и, по крайней мере, на начальном этапе, – на добровольные меры авиаперевозчиков, при необходимости подкрепляемые регулятивными действиями.

Сторонники такого подхода полагают, что конкуренция на рынке может лучше оправдать ожидания потребителей, особенно в тех областях, которые связаны с "соотношением цены и качества", в частности в отношении конфигурации кресел, обслуживания во время полета, питания и торговли услугами электронными средствами. На основе собственных коммерческих оценок рыночного спроса авиакомпании предлагают различные сочетания качества обслуживания и цены. Потребители получают выгоду от дифференцированных вариантов выбора продукции и имеют возможность воспользоваться услугами конкурирующих авиакомпаний, если какой-то перевозчик не оправдывает их надежд. В принципе сравнение пользователями покупаемых услуг способствует развитию конкуренции в сфере услуг, и в результате рынок сам повышает качество работы.

Тем не менее имеются случаи, когда конкуренция не гарантирует минимальный уровень обслуживания, на который могут рассчитывать потребители, прямо или косвенно, ниже которого не должен опускаться ни один перевозчик. Речь идет, в частности, о случаях, когда потребители не могут сделать компетентный выбор между авиакомпаниями при планировании поездки из-за недостатка информации. Некоторые элементы (например, обслуживание пассажиров-инвалидов и пассажиров, нуждающихся в особом внимании) могут вообще не являться предметом конкуренции между авиакомпаниями. Кроме того, потребителям трудно вести переговоры, поскольку они вынуждены принимать договорные условия и практику работы, которые установлены авиакомпаниями, и полностью оплачивать обслуживание еще до начала поездки.

Осознание ограниченности мер воздействия, связанных с конкуренцией, вынудило ряд государств предпринять определенные меры регулирования, чтобы расширить права пассажиров, внести ясность в договорные условия и предоставлять потребителям более четкую и доступную информацию по широкому кругу вопросов. Эта информация касается как практики работы авиакомпаний (в частности, совместного использования кодов, действующих тарифов и возмещения стоимости билета), договоров (на-

пример, условий перевозки, отказа в посадке на борт, положений об ответственности, ошибочно засланного багажа и особых требований пассажиров), так и производственной деятельности (в частности, работы по графику и претензий).

Вместе с тем основная трудность, связанная с вмешательством правительства в вопросы интересов потребителей в целом, заключается в том, что любые меры регулирования, жестко определяющие качество обслуживания, устраняют один из ключевых элементов конкуренции, что сужает рамки сфер обслуживания, в которых конкуренция может быть наилучшим средством повышения качества. Регулирование часто влечет дополнительные издержки авиакомпаний, что негативно отражается на конкурентоспособности авиакомпаний, ценообразовании и разнообразии предлагаемой продукции. Более того, регулирование, однажды введенное, будет весьма трудно быстро отменить или изменить сообразно изменившейся ситуации, а попытки регулировать один элемент будут связаны с риском распространения регулирования на другие элементы. Регулирование может также привести к дополнительным административным расходам полномочных органов.

Во избежание потенциальных проблем в сфере регулирования, государства могут на начальном этапе полагаться на добровольные обязательства авиакомпаний (поставщиков услуг, соответственно), которые считаются дополнительными к мерам регулирования. Авиакомпании также предпочитают добровольные обязательства, определяя задачи по обслуживанию или "передовую практику", которую индивидуальные авиакомпании могут согласиться развивать исходя из предлагаемого ими вида услуг. Если добровольные обязательства получают распространение, и будет создана система контроля, то в регулировании вопросов, охватываемых обязательствами, в целом не будет необходимости.

На практике различные уровни заинтересованности и реагирования на проблемы потребителей привели к появлению в различных государствах и регионах режимов, имеющих аналогичные цели и задачи в отношении прав пассажиров, но предъявляющих разные нормативные требования, требования к саморегулированию и договорам. Потенциальным последствием появления этих разнообразных режимов для международного воздушного транспорта, является то, что перевозчики с более широкой сетью маршрутов, особенно действующие на крупных рынках, могут сталкиваться с многочисленными и иногда противоречивыми требованиями, что будет вызывать путаницу как среди авиакомпаний, так и среди потребителей.

Фрагментарная система режимов регулирования интересов потребителей может также повысить издержки авиакомпаний по соответствующей подготовке своего персонала и поддержанию адекватной взаимосвязи и может оказать воздействие на общие или совместимые системы отрасли и стандарты, а также на многостороннюю систему интерлайн. Поэтому единообразие стандартных условий договора/перевозки вместе с международными режимами ответственности и необходимым уведомлением о наличии билетов в значительной степени будут способствовать бесперебойному функционированию перевозок в системе интерлайн.

Другим последствием, в случае расширения применения регулирования в отношении добровольных обязательств, является потенциальный риск экстерриториального применения национальных (или региональных) законов государством (или группой государств). Хотя действующие меры регулирования в международном масштабе применяются на базе страны происхождения, государство может пожелать применять их независимо от пунктов отправления или назначения рейсов, выполняемых его национальными перевозчиками, или расширить сферу их применения в отношении иностранных перевозчиков, занимающихся коммерческой деятельностью на его территории, особенно в том случае, если государство сочтет, что иностранные перевозчики могут избежать его юрисдикции. Примером такой ситуации является распространение государством правила в отношении отказа в посадке на борт на все рейсы, в том числе выполняемые авиакомпаниями третьих стран, с пунктами отправления и назначения на территории этого государства.

Возможно также, что государство пожелает урегулировать договор о перевозке независимо от места его заключения, поскольку развитие электронной торговли затрудняет для государства (и судов) определение места заключения договора. Однако, поскольку применение национальных законов с такой широкой сферой действия будет налагать обязательства на иностранных перевозчиков или отражаться на договорах, заключенных на территории третьих стран, это будет создавать потенциальную правовую неопределенность и вызывать возражения со стороны некоторых заинтересованных государств.

ИКАО провела значительную работу в данной сфере, включая разработку инструктивного материала в таких областях, как условия перевозок, гарантии тарифов, багаж, публикация тарифов, отказа в посадке на борт и совместное использование кодов. Кодекс поведения ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования также охватывает аспекты защиты потребителей в контексте АСБ. Данный материал содержится в документе *"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"* (Дос 9587).

Кроме того, подготовлен инструктивный материал для пользователей воздушного транспорта в помощь государствам при публикации или содействии публикации брошюр, предназначенных для информирования авиапассажиров и грузоотправителей об их правах и обязанностях (см. добавление 5 к настоящему руководству). Помимо этого, Приложение 9 к Чикагской конвенции устанавливает стандарты и рекомендуемую практику относительно упрощения формальностей при обработке пассажиропотоков, позволяющие пользователям воздушного транспорта следовать через аэропорты с минимальными задержками и затруднениями.

Указанные выше вопросы рассматривались также пятой Всемирной авиатранспортной конференцией ИКАО (АТ Conf/5), проводившейся в марте 2003 года, которая сделала следующие выводы относительно возможных действий государств:

а) В качестве исходного условия для рассмотрения вопросов, касающихся интересов потребителей, государствам необходимо внимательно изучить, какие элементы интересов потребителей в отношении качества обслуживания надлежащим образом отражены в действующей коммерческой практике авиакомпаний (или поставщиков услуг, соответственно) и какие элементы должны регулироваться на основании нормативных и/или добровольных обязательств.

В этой связи следующий примерный перечень, а также условия договоров/перевозок авиакомпаний (см. врезку резюме после этого раздела) могут служить в качестве контрольных списков в отношении многих вопросов, связанных с интересами потребителей, которые государство может стремиться взять под контроль:

- 1) предложение низких тарифов, в том числе тарифов на веб-сайтах;
 - 2) правила бронирования, оформления билетов и возмещения стоимости;
 - 3) реклама;
 - 4) коммерческие и эксплуатационные условия авиакомпаний;
 - 5) процедуры регистрации;
 - 6) действия и компенсации при задержке, отмене рейсов и отказе в посадке на борт;
 - 7) обработка багажа и ответственность;
 - 8) публикация информации об эксплуатационных показателях, включая соблюдения графиков и претензии; и
 - 9) содействие пассажирам-инвалидам и пассажирам, нуждающимся в особом внимании (т. е. людям с ограниченной подвижностью).
- б) Государствам необходимо соблюдать правильный баланс между добровольными обязательствами и мерами регулирования в тех случаях, когда требуется участие правительства в целях повышения качества обслуживания. Государствам следует в целом и изначально полагаться на добровольные обязательства, взятые на себя авиакомпаниями (и поставщиками обслуживания), и если добровольные обязательства являются недостаточными, рассматривать использование мер регулирования.
- в) Внедряя новые меры регулирования, государствам необходимо сводить к минимуму излишние расходы в содержании и действии правил. Усилия по сведению к минимуму расходов должны исключать любые потенциальные правовые неопределенности, которые могут возникнуть в результате экстерриториального применения национальных законов, и при этом не снижать уровня конкуренции и не препятствовать действию эксплуатационных стандартов и установленному порядку взаимодействия компаний в системе интерлайн.

УСЛОВИЯ ДОГОВОРА/ПЕРЕВОЗКИ АВИАКОМПАНИИ

В соответствии с определением главы 4.3 "Тарифы авиаперевозчиков", термин "условия перевозки" означают условия, установленные авиаперевозчиком в отношении перевозки, именуемые "условия договора" на авиабилете и грузовой накладной. Различные льготы и ограничения, указанные в условиях перевозки/договора, а также расценки за предоставляемые услуги составляют "договор перевозки" между авиаперевозчиком и пользователем.

В целях согласования условий перевозки пассажиров несколькими перевозчиками, Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) разработала резолюцию 724 "Пассажирский билет. Уведомления и условия договоров", Уведомления включают пределы ответственности, избыточное бронирование, информацию о налогах и сборах с пользователей и некоторые национальные требования. ИАТА также разработала Рекомендуемую практику 1724 "Общие условия перевозки (пассажир и багаж)", не связывающую авиакомпанию-участников обязательствами. Данная Рекомендуемая практика (вариант 2000 года) содержит следующие элементы:

1. Конкретное значение выражений, используемых в данном документе.
2. Пределы применения:
общие положения, чартерные перевозки, совместное использование кодов, закон преимущественного юридического действия, условия, превалирующие над правилами.
3. Билеты:
общие положения, срок действия, последовательность купонов и их использование, название и адрес перевозчика.
4. Тарифы, налоги, сборы и платежи:
тарифы, налоги, сборы и платежи, валюта.
5. Бронирование:
требования к бронированию; сроки оформления билетов; данные о пассажире; указание места; подтверждение бронирования; аннулирование предварительного бронирования.
6. Оформление и посадка пассажиров.
7. Отказ и ограничения в перевозке:
право на отказ в перевозке; специальная помощь.
8. Багаж:
нормы бесплатного провоза багажа; багаж сверх установленной нормы провоза; предметы, не подлежащие провозу в качестве багажа; право на отказ в перевозке; право на досмотр; зарегистрированный багаж; незарегистрированный багаж; сбор и доставка зарегистрированного багажа; животные.
9. Расписания, задержки рейсов, отмена рейсов:
расписания рейсов; отмена рейсов; изменение маршрута; задержки и т. п.
10. Возмещение:
принудительное возмещение; добровольное возмещение; возмещение за потерянный билет; право на отказ в возмещении; валюта; кто возмещает за потерянный билет.
11. Поведение на борту воздушного судна:
общие положения; электронные устройства.
12. Предоставление дополнительных услуг.
13. Административные формальности:
общие положения; проездные документы; отказ в праве доступа; пассажиры, на которых наложен штраф; возмещение за задержку и т. п.; таможенный досмотр; проверка в целях авиационной безопасности.
14. Последующие перевозчики.
15. Ответственность за причиненный ущерб.
16. Сроки подачи исков и последующих действий:
уведомление об исках; ограничение последующих действий.
17. Прочие условия.
18. Толкование.

**НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫЕ И
НАРУШАЮЩИЕ ПОРЯДОК ПАССАЖИРЫ**

Под "недисциплинированными или нарушающими порядок пассажирами" понимаются пассажиры, не соблюдающие правила поведения на борту воздушных судов или не выполняющие указания членов экипажа и тем самым нарушающие порядок и дисциплину на борту воздушных судов.

В последние годы наблюдается увеличение количества сообщений об инцидентах с участием таких пассажиров. Данные инциденты связаны с различными видами правонарушений и предосудительных действий, включая нападение на членов экипажа или пассажиров; драки между пассажирами, находящимися в состоянии интоксикации; покушение на растление малолетнего, сексуальное домогательство и нападение; незаконное потребление наркотических средств на борту; отказ прекратить курение или потребление спиртных напитков; разграбление и иногда злонамеренная порча пассажирских кресел и внутренних частей салона; несанкционированное использование электронных устройств; разрушение бортового аварийно-спасательного оборудования и прочие нарушающие общественный порядок поступки и бесчинства. Такие инциденты не ограничиваются отдельной авиакомпанией, страной, клиентурой, определенным классом обслуживания или типом рейса и его протяженностью. В некоторых случаях командирам воздушных судов, исходя из соображений безопасности полета, приходилось делать незапланированные остановки в пути, чтобы высадить недисциплинированных пассажиров. Такие происшествия вызывают особую обеспокоенность международного сообщества.

Рост таких инцидентов также создает новые проблемы как для правительств, так и для авиаперевозчиков, в особенности, если эти действия происходят на международных рейсах. Полномочные органы и авиакомпании часто сталкиваются с проблемами права и регулирования в отношениях с недисциплинированными пассажирами в результате наличия определенных пробелов в соответствующих национальных законодательствах и существующих международных конвенциях по авиационной безопасности.

Один из основных вопросов – что является правонарушением, требующим принятия защитных мер. Пересечение государственных границ воздушными судами означает, что они подпадают под действие законов и правил различных юрисдикций. Ввиду несходства законодательных и нормативных положений, действие или бездействие, считающееся правонарушением в одной юрисдикции, может не рассматриваться таким образом в другой.

В случае, когда лицо, подозреваемое в совершении преступления, должно быть подвергнуто судебному преследованию в государстве, на территории которого совершено посадку иностранное воздушное судно, может возникнуть вопрос, является ли его действие или бездействие правонарушением не только в государстве посадки, но и в государстве регистрации воздушного судна и в государстве, где имело место это действие или бездействие. Поэтому

необходимо разработать единый перечень правонарушений, который будет рассматриваться в качестве общего знаменателя для всех заинтересованных государств. Такой перечень явится средством достижения цели включения соответствующих правонарушений в национальные законы или правила государств, обеспечивая возможность судебного преследования и применения санкций.

Другая важная проблема касается юрисдикции. Во многих случаях нарушающих порядок пассажиров приходится освобождать из-под стражи, не подвергая судебному преследованию, ввиду отсутствия юрисдикции государства, в котором воздушное судно совершило посадку. В соответствии с большинством внутренних законов, государства, кроме государства регистрации воздушного судна, как правило, не обладают юрисдикцией в отношении правонарушений, совершенных на борту воздушного судна за пределами их соответствующей территории, за исключением определенных правонарушений, предусмотренных международными договорами или международным обычным правом, к каковым относятся, например, угон воздушного судна, диверсия и захват заложников.

В области международного права, хотя международные конвенции, касающиеся авиационной безопасности, зарекомендовали себя как эффективное средство борьбы с угон воздушных судов, диверсиями и аналогичными формами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, эти конвенции конкретно не предназначены для рассмотрения других, менее тяжелых видов правонарушений, совершаемых недисциплинированными пассажирами. Например, в соответствии с *Конвенцией о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Дос 8364), подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, к правонарушителям не могут применяться меры принуждения за пределами пункта первой промежуточной остановки. Ко времени возвращения воздушного судна в государство регистрации найти правонарушителей, а также свидетелей уже невозможно. Многие правонарушители, пользуясь этой ситуацией, избегают судебного преследования.

В рамках решения указанных задач ИКАО провела значительную работу, сконцентрированную в трех главных областях деятельности, а именно: подготовка перечня конкретных правонарушений для включения в национальное законодательство, расширение юрисдикции, распространяющейся на такие правонарушения, и определение конкретных механизмов рассмотрения правонарушений. На основе опыта, накопленного государствами, она разработала некоторые руководящие материалы для государств, затрагивающие, в основном, правовые аспекты проблемы недисциплинированных пассажиров.

Для того чтобы решить вопрос о том, что составляет правонарушение, ИКАО составила перечень правонарушений, представляющий единую основу для возбуждения государствами национального судебного преследования.

В аспекте юрисдикции, некоторые государства в своих соответствующих внутренних законодательствах распространили свою юрисдикцию на правонарушения, совер-

шенные на борту иностранных воздушных судов, следующая посадка которых выполняется на их территории. С учетом данной новой практики ИКАО разработала примерное условие о юрисдикции, распространяющее национальную юрисдикцию на подобные правонарушения, для того, чтобы государства могли использовать их в своем национальном законодательстве и тем самым восполнить пробел юрисдикции, упомянутый ранее.

Перечень правонарушений и положение о юрисдикции, составляющие часть примерной законодательной нормы, выработанной ИКАО, приводятся в циркуляре 288 *"Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров"*.

Механизмы права и регулирования, которые государства могли бы использовать для решения проблемы недисциплинированных пассажиров, включают принятие национальных законов, заключение двусторонних соглашений, а также толкование и применение существующих международных конвенций. Кроме того, со стороны авиакомпаний и других заинтересованных участников могут быть приняты или рассмотрены и другие практические или предупредительные меры. Например, авиакомпании могли бы разработать или доработать стратегии и программы, специально направленные на решение проблемы недисциплинированных пассажиров. Вот лишь некоторые из аспектов, охватываемых этими программами:

- *Процедуры работы с пассажирами и оперативные процедуры.* Они предусматривают порядок взаимодействия с авиапассажирами и могут включать мероприятия и процедуры предупреждения или контролирования инцидентов, например, в отношении отказа в посадке на борт, политики в области информации для пассажиров, правил в отношении курения и распития алкогольных напитков и подготовки летного и обслуживающего экипажа по разрешению конфликтных ситуаций.
- *Совершенствование условий и обслуживания пассажиров в полете.* Предполагает выявление факторов, которые могут вызывать стресс и агрессию у пассажиров, например, избыточное бронирование, задержка рейсов или недостаточная информация для пассажиров.
- *Просвещение пассажиров.* Пассажиры должны знать, что нарушения дисциплины на борту воздушного судна противозаконны и могут привести к судебному преследованию или отказу в посадке на борт в будущем. Может возникнуть необходимость конкретизировать принятую политику в условиях перевозки. Для этого могут также быть использованы информационные материалы – плакаты и вкладыши авиабилетов.

В этом отношении, как в рамках ИКАО, так и вне их предпринимаются попытки разработать инструктивные и

другие материалы, рекомендуемые превентивные меры в отношении недисциплинированных пассажиров, в частности, пакет материалов ИКАО по подготовке в области авиационной безопасности (ASTP 123/Airline), а также соответствующие программы авиакомпаний и другие документы.

ПАССАЖИРЫ С НЕНАДЛЕЖАЩИМИ ПРОЕЗДНЫМИ ДОКУМЕНТАМИ

Еще одним негативным явлением, связанным с авиапассажирами, является *проблема пассажиров, имеющих ненадлежащие проездные документы, пытающихся переехать из одного государства в другое вопреки национальному законодательству обоих государств.* С середины 1980-х годов попытки такой миграции, будь то по политическим, экономическим и социальным мотивам, стали повсеместным и массовым явлением, налагающим тяжелое экономическое бремя как на правительства, так и на авиаперевозчиков.

В последние годы эта проблема усложнилась в связи с вовлечением преступных элементов в организацию такого незаконного перемещения и принятием мнимыми мигрантами различных методов избежания или затягивания иммиграционных процессов в выбранных ими государствах назначения. К таким методам относятся использование сфабрикованных проездных документов (либо мошенническое использование подлинных документов лицами, выдающими себя за других лиц), уничтожение проездных документов во время полета или путешествия и недобросовестное обращение с просьбой о предоставлении убежища по прибытии в намеченный пункт назначения.

Использование ненадлежащих проездных документов в целях получения доступа к авиаперевозке в желаемый пункт назначения является общемировой проблемой, имеющей негативные последствия для безопасности государства в целом, независимо от того, находится ли на их территории пункт отправления, транзита или назначения при перевозке такого рода.

Традиционно в государствах действует законодательство, возлагающее на транспортных эксплуатантов ответственность за наличие у пассажиров адекватной проездной документации и устанавливающее штрафные санкции в качестве меры пресечения международной перевозки лиц без права на въезд. Многие международные авиакомпании в сотрудничестве с государствами обязуются осуществлять интенсивные программы по обнаружению сфабрикованных документов, а также по выявлению и прекращению перевозки пассажиров, путешествующих с целью миграции без надлежащих документов.

Однако растущий объем контрабанды и все более изощренные ее методы требуют более эффективных мер и согласованных действий на международном уровне по борьбе с подделкой проездных документов и решению проблем, связанных с *лицами без права на въезд, т. е.*

лицами, которым отказано в доступе в государство его властями.

В этой связи главной заботой сообщества гражданской авиации является использование ненадлежащих проездных документов в нарушение статьи 13 ("Правила въезда и иммиграционного контроля") Чикагской конвенции, а не статус пассажира как "имеющего право на въезд" или "не имеющего права на въезд", что является проблемой иммиграционных властей.

Еще одна проблема, вызывающая определенную озабоченность, – это недостаток взаимодействия и контактов между государствами, высылающими или принимающими лиц без права на въезд. Поступают сообщения о челночном курсировании пассажиров между государствами из-за разногласий относительного их статуса как лица без права на въезд или депортируемого лица. Воздушные суда задерживались на земле в течение дней или даже недель по причине возникновения споров между администрациями об их обязанностях в отношении лиц без права на въезд.

Эти проблемы пограничного контроля отвлекают непомерный объем эксплуатационных ресурсов сообщества гражданской авиации, включая органы контроля в аэропортах. Ответные меры зачастую занимают массу времени, что снижает качество обслуживания для основной массы пассажиров. Кроме того, лица без права на въезд, которые подвергаются принудительной депортации, как следует из опыта, создают проблемы для безопасности рейса.

ИКАО возглавляет предпринимаемые международным сообществом усилия по решению этих проблем. Она разработала соответствующие Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPs) Приложения 9 ("*Упрощение формальностей*") к Чикагской конвенции, а также соответствующий инструктивный материал. SARPs в главе 3 Приложения устанавливают общие процедуры, которым должны следовать государства и авиакомпании во взаимоотношениях с пассажирами, не имеющими права на въезд. Цель данных SARPs и инструктивного материала заключается в том, чтобы содействовать взаимодействию и контактам между отраслью воздушного транспорта и правительством, а также между заинтересованными государствами; помочь государствам усовершенствовать свою службу пограничного контроля за счет, в частности, превентивных мер (например, лучшего использования современной технологии, такой как машиносчитываемые проездные документы) и усовершенствованных иммиграционных процедур; и четко разграничить ответственность государства и эксплуатанта, занимающихся проблемой лиц, не имеющих права на въезд. Включая их репатриацию. Приложение 9 также требует, чтобы государства изымали из обращения сфабрикованные, фальсифицированные и подложные документы.

Данные SARPs и инструктивный материал подробно изложены в Приложении 9, а также частях 1, 2 и 3 документа Дос 9303 "*Машиносчитываемые проездные документы*".

Глава 4.10

АСПЕКТЫ, КАСАЮЩИЕСЯ АЭРОПОРТОВ

В настоящей главе рассматриваются три аспекта, касающиеся аэропортов, которые в последнее время привлекают все большее внимание органов регулирования. В первом разделе обсуждается наземное обслуживание в международных аэропортах, которое исторически является предметом регулирования на национальном, двустороннем и даже многостороннем уровне. Во втором разделе рассматривается вопрос выделения "окон" для прибывающих и вылетающих рейсов в международных аэропортах – проблеме, с которой сталкивается все больше государств, в которых интенсивность воздушного движения превышает пропускную способность в результате существенного роста авиаперевозок. Третий раздел посвящен приватизации в аэропортах.

НАЗЕМНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Хотя не существует какого-либо официального определения, под *наземным обслуживанием* как правило в широком смысле понимается обслуживание, необходимое для прибывающего в аэропорт и вылетающего из аэропорта воздушного судна, за исключением управления воздушным движением. "Руководство по экономике аэропортов" (Дос 9562) подразделяет функции наземного обслуживания на обслуживание в аэровокзале (регистрация пассажиров, обслуживание багажа и груза) и обслуживание в местах стоянок воздушных судов (обслуживание и мойка воздушных судов). Наземное обслуживание как правило включает техническое обслуживание и ремонт воздушных судов, хотя в некоторых случаях так называемое линейное обслуживание может рассматриваться как часть наземного обслуживания.

Наземное обслуживание может обеспечиваться в аэропорту одной или несколькими авиакомпаниями, одним или несколькими концессионерами, самим аэропортом или любыми из указанных субъектов во взаимодействии.

Государства как правило регулируют наземное обслуживание как деятельность аэропорта либо в качестве эксплуатантов аэропортов (непосредственно или через независимых агентов), либо на основе национальных законов и правил, касающихся таких вопросов, как, например, недискриминационный подход. Данная регулирующая деятельность должна принимать во внимание требования по наземному обслуживанию, содержащиеся в двусторонних авиатранспортных соглашениях, и, по возможности, меро-

приятия региональных многосторонних регулирующих органов, таких как Европейская комиссия.

Инструктивные материалы ИКАО по наземному обслуживанию включает, например, рекомендуемую практику 6.6 в Приложении 9 (*Упрощение формальностей*) к Конвенции о международной гражданской авиации. Настоящее положение рекомендует, чтобы авиаперевозчикам, в соответствии с разумными ограничениями, которые могут налагаться полномочными органами аэропорта, предлагался выбор вариантов организации наземного обслуживания, в том числе предоставление собственного обслуживания. Для случаев, когда аэропорты обеспечивают такое обслуживание или получают концессионные доходы от него, соответствующий инструктивный материал содержится в документе "Политика ИКАО в области сборов за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание" (Дос 9082), а дополнительный инструктивный материал – в *Руководстве по экономике аэропортов* (Дос 9562).

В плане двустороннего регулирования, лишь незначительное меньшинство двусторонних соглашений о воздушных перевозках, зарегистрированных в ИКАО, содержит положения относительно наземного обслуживания. Эти положения, в основном, подразделяются на две общие категории. Первая и наиболее крупная категория включает положения, требующие, чтобы наземное обслуживание обеспечивалось на обоюдной основе соответствующими уполномоченными авиакомпаниями двух государств или национальным агентством, утвержденным государством, в котором предоставляется наземное обслуживание. Положения второй категории признают право уполномоченной авиакомпании на производство собственных операций наземного обслуживания или на пользование услугами других авиакомпаний и подрядчиков, однако это право часто оговаривается условиями, устанавливаемыми государством, в котором выполняется наземное обслуживание.

В соответствии с тенденцией либерализации в международном воздушном транспорте, в последние годы многие государства внесли в свои двусторонние соглашения по воздушным перевозкам либеральные положения о наземном обслуживании, таким образом, для наземного обслуживания теперь часто подрядятся специальные компании. В отличие от авиаперевозчиков, на компании наземного обслуживания не распространяются ограничения в отношении национальной собственности, и они испытывают влияние процессов глобализации и объединения. Это

вызывает определенную озабоченность относительно того, что подрядное наземное обслуживание, выполняемое сторонними организациями, будет иметь негативные последствия в плане безопасности, поскольку к обслуживанию привлекаются частные компании, не обладающие опытом и культурой безопасности. В ответ на эту озабоченность ИКАО в 2001 году провела исследование по аспектам безопасности наземного обслуживания, результатом чего стали пересмотр и внесение поправок в действующие Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPs) Приложения 6 Чикагской конвенции, а также в другие инструктивные материалы ИКАО. Эти поправки направлены на то, чтобы побудить государства уделить соответствующее внимание аспектам безопасности организации наземного обслуживания при сертификации и инспектировании эксплуатантов воздушных судов и аэропортов, а также компаний, обеспечивающих наземное обслуживание. Кроме того, ИКАО разработала поправку к существующему типовому условию ИКАО относительно наземного обслуживания с учетом требований относительно соблюдения действующих требований безопасности (см. Doc 9587).

ВЫДЕЛЕНИЕ "ОКОН"

"Окно" в аэропорту – это точно определенный день и час (как правило в пределах 15 или 30 мин), когда воздушное судно прилетает или вылетает из аэропорта.

"Окна" важны для авиаперевозчиков не только по эксплуатационным причинам (например, для планирования эксплуатации воздушных судов, задействования экипажей или использования посадочных ворот), но также и по коммерческим соображениям (например, соотношение времени вылета и прибытия с периодами времени, которые считаются предпочтительными большинством пассажиров, повышает привлекательность услуг). Наличие "окон" в аэропорту может ограничиваться различными физическими факторами, например ограниченной пропускной способностью ВПП, аэровокзала (аэровокзалов), посадочных ворот и служб управления воздушным движением. Таким образом, в ситуациях перегруженности аэропорта и превышения спроса на "окна" над предложением, необходим некий механизм распределения или выделения окон, т. е. формула распределения "окон" среди пользователей.

Распределение "окон" как правило осуществляется среди авиакомпаний, использующих один и тот же аэропорт, и предполагает консультации с полномочным органом аэропорта. Поскольку изменением "окон" в одном аэропорту может иметь крупные последствия для производства полетов в плане бронирования соответствующих "окон" в других аэропортах, часто бывает необходимо обеспечить более широкую координацию.

Механизмом, который чаще всего используется авиакомпаниями при координации расписаний и выделении "окон", являются Конференции по координации расписаний ИАТА, которые проводятся два раза в год, приблизительно за четыре месяца до начала каждого планового периода (с апреля по октябрь и с ноября по март). Участие

открыто для любой авиакомпании (являющейся или не являющейся членом ИАТА). Существенным элементом данной системы является так называемые *унаследованные права* или *"дедовские права"*, т. е. право на удержание того, чем владели ранее, в данном случае, "окон", которые использовались в предыдущем сезоне. Изменения и/или корректировки расписания, включая те, которые требуются в соответствии с новыми рейсами или перевозками, учитываются, главным образом, за счет добровольных корректировок или обменов "окнами" между соответствующими авиакомпаниями. Всемирный характер Конференции предоставляет ей уникальную возможность учесть необходимые корректировки расписаний рейсов во всех соответствующих аэропортах при наличии достаточных "окон". Однако, система, основанная на "дедовских" правах, способна, по мнению некоторых обозревателей, привести к тому, что вновь вступающие в бизнес авиакомпании и новые услуги не получают доступа в аэропорты с наибольшей интенсивностью движения.

Как правило, государства одобряют использование механизма ИАТА при согласовании расписаний и выделении "окон". Однако, в некоторых государствах, где проблема пропускной способности аэропортов стоит наиболее остро, регулирующие органы сочли необходимым ввести определенные дополнительные меры ограничения или регулирования доступа в перегруженные аэропорты. В ряде случаев авиакомпании, которые в данный момент времени не обслуживают перегруженные аэропорты, не получают разрешения на выполнение рейсов. Таким же образом, некоторые виды сообщений (например, нерегулярные рейсы и грузовые авиаперевозки) либо запрещены либо крайне ограничены. В некоторых случаях международные авиаперевозки на правах, предоставленных в соответствии с двусторонним соглашением о воздушных сообщениях, имеют приоритет в предоставлении "окон" по сравнению с внутренними рейсами. В некоторых перегруженных аэропортах удается добиться смягчения ограничений, если имеются "окна" в других аэропортах, обслуживающих данный город. В некоторых случаях, для решения определенных проблем, связанных с выделением "окон", требуются межправительственные переговоры и/или соглашения. В некоторых государствах применяются согласованные на международном уровне правила выделения "окон" (например, государства-члены Европейского союза следуют общим правилам ЕС в отношении выделения "окон" в аэропортах Сообщества, которые, по сути, используют механизм ИАТА с определенными ограничениями; например, компании, вновь вступающие на рынок, получают приоритет при выделении 50% предоставляемых "окон").

В последние двадцать лет рост коммерческих авиаперевозок продолжал превышать пропускную способность во все большем количестве аэропортов, главным образом, в Европе, но также и в других регионах. Государства, аэропорты и авиакомпании пытались решать эту проблему посредством мер, нацеленных либо на увеличение пропускной способности (подход, основанный на спросе), либо на преодоление ее недостатка (подход, основанный на предложении).

Мероприятия, основанные на предложении, направленные на преодоление или сокращение дефицита "окон" в аэропортах, включают: а) строительство новых или расширение действующих аэропортов; б) повышение возможностей органов управления воздушным движением за счет внедрения новых технологий и процедур и с) активизация усилий и мобилизация ресурсов в области упрощения формальностей в отношении пассажиров и грузов.

Государства придерживаются изложенных ниже принципов и практики регулирования на основе подхода, ориентированного на спрос:

- Установление годовых ограничений на количество операций воздушных судов или пассажиров;
- Ведение переговоров о новых или расширенных коммерческих правах, только если ими можно пользоваться в соответствующем (их) аэропорту (ах);
- Ведение переговоров о доступе к "окнам" на двусторонней основе и заранее;
- проведение политики взаимности;
- развитие и поощрение использования запасных аэропортов;
- признание наличия связи между правилами по шуму и спросом; и
- применение тарифов для периода "пик" при взимании сборов за посадку, чтобы растянуть спрос на "окна" и охватить им период неполной загрузки пропускной способности аэропорта.

В некоторых государствах с особо жесткими ограничениями пропускной способности аэропортов пользуются одним или несколькими приемами как из арсенала подхода, основанного на предложении, так и подхода, основанного на спросе.

Очевидно, увеличение пропускной способности аэропорта путем строительства новых или расширения уже действующих аэропортов, ВПП и аэровокзалов является самым эффективным решением проблемы дефицита "окон". Однако на осуществление таких проектов уходят годы, а получаемая таким образом пропускная способность в некоторых случаях быстро поглощается ростом объемов перевозок. Более того, в некоторых аэропортах экологические и физические ограничения делают существенное расширение действующих объектов практически невозможным или непозволительно дорогим. Тем не менее даже в таких аэропортах постепенное увеличение пропускной способности возможно.

Усовершенствование процессов упрощения формальностей и управления воздушным движением повышает эффективность работы существующей инфраструктуры аэропорта. Это выражается в значительном увеличении количества воздушных судов, пассажиров и грузов, проходящих через аэропорты с ограниченной пропускной способностью, требующего постоянного проведения оценок авиакомпаниями, аэропортами и таможенными и иммиграционными органами. Усовершенствование процесса управления воздушным движением, касающееся координации работы со многими государствами, требует времени

и терпения, но в конечном счете приводит к более эффективному использованию пропускной способности как на маршруте, так и в аэропортах.

Что касается мер регулирования в отношении выделения "окон", поскольку ситуация в каждом перегруженном аэропорту является уникальной, государства используют различные средства ее преодоления. Один подход заключается в том, чтобы позволить авиаперевозчикам сохранять так называемые "исторические права", предоставляя "окна" для новых участников и новых авиаперевозок, в то же время, например, резервируя для них определенную долю новой пропускной способности. Другой подход заключается в применении правила "все или ничего", требующего, чтобы авиаперевозчик использовал выделенные ему "окна" в определенном объеме (например, 80% годового или сезонного суммарного уровня), иначе он их теряет. При третьем подходе авиаперевозчикам разрешается обмениваться "окнами" "один к одному", для того чтобы обеспечить более рациональное использование имеющихся "окон".

Прочие возможные приемы включают покупку и продажу "окон", проведение аукционов, а также определенные комбинации или варианты вышеупомянутых методов. Несмотря на то, что такие приемы получают практическое применение (например, в США допускается покупка, продажа и аренда определенного количества внутренних "окон" в некоторых аэропортах, в соответствии с Правилом высокой интенсивности Федерального авиационного управления), вопрос о том, могут ли они использоваться в международных авиаперевозках, остается открытым. Например, постоянно высказываются опасения относительно коммерческой продажи "окон" в связи с возможными последствиями для конкуренции и нерешенными правовыми вопросами.

Постоянно ведутся дебаты по поводу "владения" "окнами" в аэропортах, главным образом основанные на претензиях авиакомпаний, исторически пользовавшихся ими в течение длительного времени. Однако некоторые официальные режимы регулирования прямо или косвенно исключают данную концепцию, в частности, на тех основаниях, что авиакомпании не приобретают имущественного права на "окна", выделяемые им, и что "окна" подлежат возврату авиационной администрации при определенных обстоятельствах. Косвенный принцип связывает непрерывное пользование "окном" с определенным уровнем его использования (принцип "все или ничего") и допускает обмен "окнами" один к одному.

Решение некоторых проблем аэропортов с ограниченной пропускной способностью связано рассмотрением более широких вопросов политики регулирования, таких как усиление конкуренции, недопущение чрезмерной концентрации и злоупотребления доминирующим положением, а также совместимость широкого доступа на рынки с ограничениями пропускной способности аэропортов. Широкое предоставление коммерческих прав на двусторонней и региональной основе с назначением нескольких авиакомпаний создает дополнительный потенциальный спрос

на "окна" в аэропортах, но в то же время оно обеспечивает определенную степень гибкости в использовании альтернативных аэропортов и городов, способных освоить новые воздушные сообщения.

Некоторые государства, нем не менее, столкнутся с необходимостью обеспечить в долгосрочном и краткосрочном планах баланс взаимоисключающих интересов, решая, какие международные перевозки обслуживать в своих аэропортах с ограниченной пропускной способностью. В своих подходах к данной проблеме государства должны учитывать правовые рамки Чикагской конвенции (например, главу 15, определяющую национальный стандарт отношения ко всем Договаривающимся государствам в контексте использования аэропортов и других авионавигационных служб), соглашений о воздушных сообщениях, региональных и национальных правил выделения "окон" и существующих механизмов регулирования недостаточной пропускной способности аэропортов. При этом принятые ими подходы должны отвечать условиям конкретно(ных) аэропорта(ов), а посему варьироваться в зависимости от характера ограничений и выбранных способов их преодоления.

Дополнительную информацию по данному вопросу можно найти в циркуляре 283 "Нормативные аспекты выделения "окон" на прилет и вылет в международных аэропортах".

ПРИВАТИЗАЦИЯ В СФЕРЕ АЭРОПОРТОВОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

До конца 1970-х годов основное большинство международных аэропортов находились в государственном владении и управлении. С тех пор произошло множество изменений в структуре владения и управления аэропортами, главным образом, в направлении сокращения прямого государственного вмешательства. Участие частного сектора в этой области началось в 1980-х годах, достигло максимума в 1990-х, в особенности в Азии, Европе и Латинской Америке, и замедлилось за последние годы.

В общем плане эти изменения связываются с "приватизацией". Однако они могут принимать различные формы, и хотя в общем они отражают отход от правительственного владения и управления, они не обязательно (и по существу редко) означают прямую приватизацию как таковую, в особенности относительно владения.

В контексте аэропортов *приватизация* означает либо полное владение либо контрольный пакет во владении средствами и службами со стороны частного сектора, в то время как *частное долевое участие или участие частного сектора* означает ситуацию, когда частный сектор играет роль во владении или управлении (или одновременно во владении и управлении) аэропортом (например, в форме контракта на управление, аренды или неконтрольного пакета акций в капитале), однако контрольный пакет остается в руках правительства.

Корпоратизация означает мероприятия по созданию юридического лица, корпорации или компании для управления и эксплуатации аэропорта либо путем принятия специального закона, либо в соответствии с существующим общим законодательством, таким как закон об акционерных компаниях. Обычно владение корпорацией остается за правительством. Однако возможно участие частного сектора в приватизированном органе.

Коммерциализация – это подход к управлению, при котором применяются принципы бизнеса или делается особый упор на развитие коммерческой деятельности. Коммерциализация не должна приравниваться к участию частного сектора или приватизации, поскольку первое означает подход к управлению, а второе относится к изменениям в собственности или контроле управления.

Автономия означает правомочия менеджеров аэропортов использовать получаемые доходы и принимать независимые управленческие решения по вопросам, соответствующим уставу организации. *Автономный орган аэропорта* – это независимый субъект, созданный в целях эксплуатации и управления одним или несколькими аэропортами и уполномоченный использовать получаемые им доходы для покрытия издержек. Автономный орган аэропорта может быть подразделением внутри правительства, корпоративным органом или компанией, полностью принадлежащими правительству.

Приватизация и участие частного сектора в обеспечении аэропортового обслуживания являются частью общего процесса глобализации и либерализации мировой экономики и движения в направлении приватизации коммерчески ориентированных отраслей и служб, управляемых прежде государствами или принадлежащими государству структурами. Ряд других факторов, таких как финансовые проблемы, с которыми сталкиваются государства в процессе развития аэропортов, необходимость сокращения бюджетного дефицита и становление глобальной индустрии управления аэропортами, побуждают государства двигаться в направлении приватизации и участия частного сектора в аэропортовом обслуживании.

Перед лицом все растущих проблем, связанных с финансированием аэропортов, многие правительства осознали, что там, где объемы перевозок относительно высоки, возможно переложить бремя финансирования программ развития аэропортов на частный сектор. Более того, участие частного сектора и приватизация при предоставлении услуг аэропортов рассматривается как источник доходов для компенсации или снижения бюджетных дефицитов. Прибыльные аэропорты могут стать постоянным источником дохода от их налогообложения. Финансовые предложения в торгах на участие частного сектора и приватизацию аэропортов явились дальнейшим стимулом действий государств в этом направлении.

Принцип, которому следуют правительства в настоящее время, заключается в отходе от владения и управления

нестержневыми коммунальными предприятиями, а аэропорты, по крайней мере главные, рассматриваются больше как коммерческие объекты, нежели коммунальные предприятия. Крупные аэропорты превращаются в градообразующие объекты с торговыми зонами, а также центры человеческих контактов и деловых встреч. Существует представление о том, что приватизация ведет к улучшению управления аэропортами.

С коммерческой точки зрения деловых и финансовых кругов аэропорт может быть объектом надежного инвестирования. Аэропорты по существу являются монополиями. Рост перевозок практически является непрерывным и превышает рост валового внутреннего продукта в среднесрочном и долговременном плане. Кредитный рейтинг аэропортов является, как правило, очень высоким, и они представляют собой надежные источники денежных поступлений. Несмотря на то, что аэропорты подлежат правительственному регулированию, коммерческая деятельность в аэропортах, которая приносит значительные доходы, как правило, регулируется в меньшей степени или не регулируется вообще. Как следствие, имеет место постепенное возникновение глобальной отрасли управления аэропортами.

В большинстве государств участие частного сектора и приватизация в сфере предоставления аэропортового обслуживания происходили поэтапно. Например, в Соединенном Королевстве главные аэропорты были первоначально переданы правительственной корпорации. Несколько лет спустя они были переданы компании, принадлежащей правительству. Вскоре после этого акции этой компании были проданы частному сектору. В некоторых европейских странах аэропорты были первоначально переданы обособленным компаниям, принадлежавшим государству, и уменьшение долевого участия государств в пакете акций было постепенным. Имеющиеся свидетельства позволяют предположить, что, как правило, постепенные изменения в структуре владения и управления оказываются выгодными для государства.

Участие частного сектора в сфере предоставления аэропортового обслуживания приобрело в основном три формы: договор управления, аренда (иногда называется концессией) и передача неконтрольного пакета акций. Не считая аэропортов, изначально находившихся во владении частных компаний, количество полностью приватизированных аэропортов или аэропортов с контрольным пакетом акций частного бизнеса невелико.

Поскольку аэропорты являются монополиями, от которых пользователи в высокой степени зависимы, почти во всех государствах, где имеет место приватизация или участие частного сектора, существуют или были учреждены регламентирующие полномочные органы в той или иной форме, с целью недопущения злоупотребления монопольной властью, особенно при взимании аэронавигационных сборов.

Для государств, рассматривающих возможность приватизации своих аэропортов, важно иметь в виду, что Чикагская конвенция возлагает на каждое Договаривающееся государство ответственность за обеспечение аэропортов и аэронавигационного обслуживания на своей территории в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой. Статьи 11 и 15 Конвенции содержат требование недискриминационного подхода к Договаривающимся государствам. Глава 15 касается основных принципов сборов. Хотя Конвенция не препятствует государствам делегировать функции частным субъектам, ответственность за обеспечение полного соблюдения всех положений Конвенции остается за государством. Помимо Конвенции, государствам могут быть подписаны другие международные договоры и соглашения, в частности двусторонние или региональные соглашения о воздушном сообщении, налагающие на государство-участника таких соглашений обязательства относительно некоторых аспектов предоставления аэропортов и аэронавигационного обслуживания.

Изменение в структуре собственности и управления при предоставлении аэропортового обслуживания не обязательно должно решить все проблемы, стоящие перед аэропортом или группой аэропортов. Изменение может быть и вредным в долговременном плане, если плохо спланировано. Цели любого изменения должны быть четко определены.

Главной задачей аэропортов и аэронавигационных служб является обеспечение безопасного, надежного, эффективного и экономичного обслуживания пользователей. Для достижения этих целей могут быть рассмотрены различные варианты владения и управления. Не имеется никакой передовой практики для глобального применения. Государство должно выбрать вариант, наиболее ему подходящий. Выбор варианта должен быть сделан после тщательного рассмотрения и планирования. Вне зависимости от организационной формы или юридического статуса государство остается в конечном счете ответственным за летную и авиационную безопасность.

В этой связи ИКАО разработала инструктивный материал, предоставляющий информацию и анализ вариантов, имеющихся у государств, при рассмотрении изменений во владении и управлении при предоставлении аэропортов и аэронавигационного обслуживания, а также возможные последствия этих вариантов и основные проблемы, требующие изучения. Этот инструктивный материал содержится в циркуляре 284 *"Приватизация в сфере аэропортового и аэронавигационного обслуживания"*. Другие инструктивные материалы по данному вопросу включают документы *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Дос 9082), *"Руководство по экономике аэропортов"* (Дос 9562), которые также касаются экономического регулирования аэропортов, и *"Руководство по экономике аэронавигационного обслуживания"* (Дос 9161).

Часть 5

ОБЩАЯ ТЕРМИНОЛОГИЯ

Глава 5.0

ВВЕДЕНИЕ В ОБЩУЮ ТЕРМИНОЛОГИЮ

В первых четырех частях настоящего Руководства были представлены и определены многие термины, каждый в конкретном контексте в рамках регламентирующего контекста, процесса и структуры национального, двустороннего и многостороннего регулирования международного воздушного транспорта. В части 5 дается общая терминология, являющаяся общей или дополнительной ко всем остальным разделам Руководства.

В отличие от обычного перечисления терминов глоссария в алфавитном порядке термины в этой части Руководства представлены по четырем различающимся общим группам: глава 5.1 "Авиаперевозчики"; глава 5.2 "Воздушные суда"; глава 5.3 "Авиаперевозки"; и глава 5.4 "Аэропорты". Большая часть терминов с определениями обычно используется в связи с экономическим регулированием воздушного транспорта. Некоторые термины часто используются в другом контексте, но поскольку они подпадают под общие группы, они также включены в эту часть для полного охвата и предоставления дополнительной полезной информации.

Терминология настоящих четырех глав взята из различных источников и не является исчерпывающей (различные издания ИКАО, в основном руководства в других областях, являются источниками, в которых можно найти конкретную авиационную терминологию). Некоторые термины имеют общепринятые определения, например определения, разработанные ИКАО или определения, включенные в Конвенцию о международной гражданской авиации. Однако большинство определений или описаний настоящего раздела не имеют официального статуса. Некоторые термины разработаны и применяются государствами в конкретном контексте, например, в контексте двустороннего регулирования. Некоторые термины имеют разные значения при применении в различных контекстах, в то время как другие являются общепотребляемыми и часто встречаются в печати. Небольшое число определений являются относительными, меняющими свое значение по мере развития технологии и в результате изменения применяемого режима регулирования. В целом, по мере развития воздушного транспорта, изменяется терминология и ее применение. Все эти соображения были учтены при разработке данной части Руководства.

Глава 5.1

АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ

Авиаперевозчиком является предприятие, осуществляющее предоставление авиатранспортных услуг за вознаграждение или по найму.

Авиаперевозчики могут определяться по типу перевозок, которые они предлагают:

- **регулярным авиаперевозчиком** или **авиакомпанией** является авиакомпания, которая в основном осуществляет регулярные перевозки, (хотя она может также осуществлять некоторые нерегулярные рейсы) (см. определение регулярных и нерегулярных перевозок в разделе В части 1 документа ИКАО Doc 9587 и в главе 5.3 настоящего Руководства);
- **нерегулярным авиаперевозчиком** является перевозчик, основным видом деятельности которого являются нерегулярные рейсы;
- **чартерным перевозчиком** является нерегулярный авиаперевозчик, осуществляющий только чартерные рейсы.

Международным перевозчиком является перевозчик, который предоставляет авиатранспортные услуги на маршрутах, охватывающих несколько государств, и который может также осуществлять внутренние авиаперевозки.

Регулярным международным авиаперевозчиком является перевозчик, получивший разрешение осуществлять регулярные международные перевозки, в то время как **нерегулярным международным перевозчиком** является перевозчик, получивший разрешение на осуществление международных нерегулярных рейсов.

Внутренним перевозчиком является перевозчик, который в основном осуществляет авиатранспортные перевозки только в пределах территории своего государства.

В рамках национального регулирования воздушного транспорта **лицензированным перевозчиком** (в некоторых случаях называемым **сертифицированным перевозчиком**) является авиаперевозчик, имеющий официальное разрешение, выданное соответствующим полномочным органом на осуществление авиатранспортных перевозок. В некоторых государствах лицензия выдается национальному перевозчику, а разрешение выдается иностранному заявителю, в то время как в других государствах лицензия выдается на осуществление регулярных перевозок, а разрешение – на осуществление чартерных рейсов.

Выражение "**национальный перевозчик**" используется для обозначения авиаперевозчика, созданного в соответствии с национальным законодательством государства, который обычно является единственным или основным авиаперевозчиком этого государства при предоставлении авиатранспортных сообщений, включая международные авиаперевозки, и рассматривается как инструмент государства в воздушном транспорте.

Флагманский перевозчик – термин, часто используемый как синоним выражения "национальный перевозчик", однако больше в международном контексте, поскольку воздушные суда такого перевозчика обычно имеют не себе изображение национального флага этого государства при выполнении международных воздушных сообщений. Следует, однако, отметить, что статья 20 ("Нанесение знаков") Чикагской конвенции требует только, чтобы воздушные суда, участвующие в международных воздушных сообщениях несли соответствующие национальные и регистрационные знаки (государства обычно используют буквы и цифры). Таким образом, международное законодательство не содержит правового требования о том, чтобы воздушные суда национального перевозчика, участвующего в международных воздушных сообщениях, имели изображение национального флага.

Выражение "**назначенный перевозчик**" относится к авиаперевозчику, назначенному государством по соответствующему соглашению о воздушном сообщении для выполнения авиаперевозок, предусмотренных данным соглашением. В большинстве случаев назначенным перевозчиком является национальный или флагманский перевозчик назначающего государства, однако в некоторых случаях им может быть также авиаперевозчик другого государства, когда это допускается соответствующим соглашением о воздушных сообщениях (например, в соответствии с положением об "общности интересов". См. главу 4.4).

Перевозчики могут классифицироваться по типу перевозок, которые они осуществляют. Таким образом:

- **пассажирский авиаперевозчик**, в основном выполняет перевозку пассажиров воздушными судами (хотя такие воздушные суда могут также перевозить груз);
- **грузовой авиаперевозчик** в основном осуществляет перевозку грузов и почты воздушными судами.

Авиаперевозчики часто классифицируются по роли, которую они играют на национальном или международном рынках, или по масштабам своей деятельности:

Обычно **крупный авиаперевозчик** предоставляет регулярные воздушные перевозки на внутренних магистральных воздушных трассах и/или на международных маршрутах и обычно выполняет относительно большой объем полетов, охватывающих обширную сеть трасс;

- **региональный перевозчик** предоставляет регулярные пассажирские и грузовые перевозки, осуществляемые в основном турбовинтовыми и/или небольшими реактивными воздушными судами на короткие расстояния, соединяющие небольшие и средних размеров населенные пункты с крупными городами и аэроузлами;
- **вспомогательный перевозчик** осуществляет перевозки на короткие расстояния, соединяющие небольшие и региональные пункты с узловым аэропортом, обычно с использованием воздушных судов малой и средней емкости;
- **местный перевозчик** осуществляет вспомогательные и/или региональные перевозки, часто от пункта к пункту, обычно на воздушных судах, вмещающих не более 30 пассажиров, однако эти ограничения на провозную емкость постоянно возрастают за последние годы и в настоящее время могут относиться к воздушным судам емкостью до 50 мест;
- выражение "**мегаперевозчик**" используется для обозначения очень крупного авиаперевозчика с учетом его объема перевозок и/или сети маршрутов. Такой масштаб деятельности может достигаться за счет собственного роста, приобретения или инвестирования в акционерный капитал другого перевозчика (перевозчиков) или некоторых форм объединений.

Некоторые определения авиаперевозчиков основаны на факторах, связанных с маркетингом и экономикой:

- **надлежащим перевозчиком** является авиаперевозчик, специализирующийся на конкретных маршрутах или обслуживающий конкретную часть рынка;
- **начинающим перевозчиком** является вновь созданный авиаперевозчик;
- **вступающим на рынок новым перевозчиком** является перевозчик, вновь созданный или существующий, который пытается вступить на рынок, который уже обслуживается другими перевозчиками;

Другие основаны на характеристиках моделей бизнеса:

- **перевозчик, обеспечивающий полный спектр услуг**, – это авиаперевозчик, как правило являющийся традиционно национальным или крупным перевозчиком, который обслуживает относительно обширную сеть маршрутов (поэтому часто называется также "**сетевым перевозчиком**") и обеспечивает полный

спектр услуг, включая различные пассажирские классы, развлечения в полете, бортовое питание и напитки, бортовой магазин, а также наземные помещения, например, залы ожидания для пассажиров первого класса и участников программ для постоянных клиентов;

- выражение "**перевозчик туристического класса**" относится к авиаперевозчику, который, в отличие от перевозчика, обеспечивающего полный спектр услуг, специализируется на авиаперевозках по сниженным тарифам с простым или ограниченным бортовым обслуживанием;
- выражение "**перевозчик с более низкими расходами**" обычно относится к авиаперевозчику, который имеет структуру, связанную с относительно низкими расходами, по сравнению с другими аналогичными перевозчиками, и предоставляет низкие авиатарифы. Такой перевозчик может быть независимым, дочерней компанией крупного перевозчика или, в некоторых случаях, бывшим чартерным подразделением группы авиакомпаний.

Авиаперевозчики также могут определяться своим членством в торговой ассоциации, например **авиаперевозчик – член ИАТА**, т. е. перевозчик, который является членом Международной ассоциации воздушного транспорта; и, наоборот, **перевозчик, не являющийся членом ИАТА**.

Перевозчики также классифицируются в соответствии с видом владения и контроля:

- **государственным перевозчиком** является перевозчик, весь капитал которого или контрольный пакет акций принадлежит государству (правительственное агентство, полугосударственная холдинговая компания и т. д.);
- **частным перевозчиком** является компания, весь капитал которой или контрольный пакет акций находится в частном владении;
- **перевозчиком-совместным предприятием** является авиаперевозчик, которым совместно владеют два или несколько крупных инвесторов, которыми могут быть предприятия одной и той же страны или различных стран;
- термин "**перевозчик Сообщества**" относится к авиаперевозчику, преимущественное владение которым осуществляется государством – членом Европейского сообщества, которое в настоящее время известно как Европейский союз.

С точки зрения ответственности авиакомпаний, термин "**общественный перевозчик**" относится к перевозчику, который готов осуществлять перевозки пассажиров и груза по просьбе любого лица, пожелавшего воспользоваться его услугами и готового заплатить сборы.

С авиаперевозчиками связаны некоторые термины, обычно используемые для определения провозной емкости и показателей работы, а также для определения их статуса в отношении выполняемых перевозок:

- **Располагаемые кресло-километры (РКК)** равны сумме произведений, полученной от умножения числа пассажиро-мест, предлагаемых на каждом этапе полета на протяженность этапа (кресло-километр определяется из расчета одного места на один километр полета).
- **Располагаемый тонно-километраж** равен сумме произведений количества тонн располагаемой коммерческой загрузки (пассажиры, груз и почта) на каждом этапе полета на протяженность этапа (метрическая тонна, перевезенная на расстояние в один километр).
- **Выполненный пассажиро-тонно-километраж** рассчитывается путем умножения среднего веса пассажира на количество выполненных пассажиро-километров (см. также ниже **коммерческий тонно-километраж**).
- **Коммерческий пассажиро-километраж.** Производная сумма, получаемая путем умножения количества коммерческих пассажиров, перевезенных на каждом этапе полета, на протяженность этапа. Полученная цифра равна количеству километров перевозки всех коммерческих пассажиров.
- **Коммерческий тонно-километраж.** Коммерческий тонно-километраж образуется в результате пере-

возки метрической тонны коммерческого груза на один километр. Если такая загрузка включает пассажирскую загрузку, то количество пассажиров переводится в весовую загрузку обычно путем умножения этого количества на 90 кг (включая багаж). Общее количество **выполненных тонно-километров** равно производной сумме, полученной от умножения пассажирской, грузовой и почтовой загрузок, перевезенных на каждом этапе полета, на протяженность этапа (один коммерческий тонно-километр равен одной метрической тонне, перевезенной на один километр).

- **Коммерческий пассажир.** Для статистических целей ИКАО (см. документ Doc 9703) этот термин означает пассажира, за перевозку которого авиаперевозчик получает коммерческое вознаграждение. К таким пассажирам относятся, например, те, которые а) путешествуют по билетам, купленным в свободной продаже по поощрительным тарифам (например, "два за один") или в рамках поощрительных программ (например, с зачетом баллов, начисленных часто летающим пассажирам); б) путешествуют в качестве компенсации за отказ в посадке на воздушное судно; в) путешествуют по корпоративным скидкам; г) путешествуют по преференциальным тарифам (правительственным, военным, молодежным, студенческим, для моряков и т. д.), но не относятся: а) лица, путешествующие бесплатно; б) лица, путешествующие по тарифу или скидке, предоставляемым только служащим авиакомпании или их агентам, или только для путешествия по делам перевозчика; в) дети, не занимающие кресла.

Глава 5.2

ВОЗДУШНЫЕ СУДА

Термин "**воздушное судно**", используемый в качестве общего термина, означает любой летательный аппарат тяжелее воздуха. **Самолетом** (или **воздушным судном с неподвижным крылом**) является воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными. **Вертолетом** (или **винтокрылым воздушным судном**) является воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакции воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении (сравни Doc 9569). **Воздушным судном КВП** (т. е. воздушным судном короткого взлета и посадки) является воздушное судно, конструкционно предназначенное осуществлять взлет и посадку на коротких ВПП. На практике термин "воздушное судно" обычно подразумевает "самолет", и оба термина часто взаимозаменяемы.

Воздушное судно имеет национальность того государства, в котором оно зарегистрировано (см. статью 17 Конвенции о международной гражданской авиации).

Транспортными воздушными судами являются воздушные суда, которые сконструированы в целях перевозки лиц и/или груза. **Коммерческими транспортными воздушными судами** являются транспортные воздушные суда, используемые за вознаграждение или по найму.

Государственными воздушными судами являются любые воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах или другой службе государства по соблюдению законов (см. статью 3 Конвенции о международной гражданской авиации).

Частными воздушными судами являются любые негосударственные воздушные суда, используемые для некоммерческих целей.

В контексте экономического регулирования воздушные суда часто классифицируются в соответствии с видом перевозок, для которых они предназначены:

- **пассажирским воздушным судном** является воздушное судно, в основном сконструированное и оборудованное для перевозки людей и их сопровождаемого багажа;
- **чистогрузовым воздушным судном** или **грузовым самолетом** является воздушное судно, оборудованное

для перевозки только груза (хотя также могут перевозиться лица, сопровождающие определенные виды груза, например скот или буровые установки);

- **смешанным воздушным судном** (часто называемым в отрасли как **воздушное судно "комби"**) является транспортное воздушное судно, способное перевозить как пассажиров, так и груз на основной палубе, часто в разнообразной конфигурации.

Воздушные суда могут классифицироваться по своему размеру:

- **широкофюзеляжным воздушным судном** является большое транспортное воздушное судно с внутренней достаточной для нормального размещения пассажиров шириной кабины, разделенной с помощью двух проходов на три аксиальные группы (на практике это означает не менее 4,72 м (15,6 фут));
- **узкофюзеляжным воздушным судном** является воздушное судно, имеющее только один проход в салоне для пассажиров, разделенного на две аксиальные группы.

Хотя эти два термина большей частью используются в области маркетинга, они также используются некоторыми государствами в связи с регулированием провозной емкости.

Термин "**реактивный самолет большой емкости**" широко применяется к крупным широкофюзеляжным воздушным судам, таким, как "Боинг-747".

Термин "крупное воздушное судно" может иметь различные определения, служащие определенной цели (например, для взимания аэропортовых посадочных сборов или регулирования провозной емкости). Для статистических целей ИКАО **крупным воздушным судном** является воздушное судно с максимальным сертифицированным взлетным весом 9 т (примерно 20 000 фунтов) и более; а в контексте технического регулирования – **воздушное судно с максимальным сертифицированным взлетным весом более 5700 кг** (примерно 12 550 фунтов).

Некоторыми другими терминами, связанными с размерами воздушных судов, являются:

- **небольшое** или **легкое воздушное судно**, т. е. воздушное судно с максимальным сертифицированным взлетным весом менее 5700 кг (примерно 12 550 фунтов);

- *сверхлегкое воздушное судно, т. е. воздушное судно с максимальным сертифицированным взлетным весом не более 454 кг (1000 фунтов), которое обычно используется для общественных перевозок.*

Для аналитических целей (например, планирование парка воздушных судов, прогнозирование) воздушные суда могут классифицироваться в соответствии с их пассажироместимостью:

- *воздушным судном большой емкости обычно является воздушное судно, имеющее емкость в пределах от 350 до 500 кресел;*
- *транспортным воздушным судном очень большой емкости (UHCT) или очень крупным коммерческим транспортным воздушным судном (VLCT) является тип воздушного судна, который в настоящее время рассматривается некоторыми изготовителями воздушных судов и который, как ожидается, будет иметь более 600 кресел.*

Широко распространенным методом, используемым авиаперевозчиками для получения оборудования или увеличения провозной емкости своего парка, является аренда:

- *арендованным воздушным судном является воздушное судно, используемое в соответствии с контрактом об аренде;*
- *арендуемое с экипажем воздушное судно включает экипаж;*
- *арендуемое без экипажа воздушное судно не включает экипаж;*
- *термин "сырое" арендуемое воздушное судно используется в некоторых случаях в отношении воздушного судна, арендуемого с экипажем, в который входит летный персонал, но не включены бортпроводники.*

В связи с этим термин "*арендодатель*" означает сторону, у которой берется в аренду воздушное судно, а термин "*арендатор*" означает сторону, которой сдается в аренду воздушное судно.

Воздушные суда также классифицируются по другим критериям, например по типу используемых двигателей:

- *воздушным судном с поршневым двигателем, в настоящее время редко используемым в коммерческом воздушном транспорте, является воздушное судно, приводимое в движение поршневыми двигателями;*
- *турбовинтовым воздушным судном является воздушное судно, приводимое в движение турбовинтовым двигателем (двигателями);*
- *турбореактивным воздушным судном или просто реактивным воздушным судном является воздушное судно, приводимое в движение турбореактивными двигателями;*
- *турбовентиляторным воздушным судном является воздушное судно, приводимое в движение турбовентиляторными двигателями.*

Иногда воздушные суда классифицируются по количеству двигателей:

- *воздушным судном с двумя реактивными двигателями является реактивное воздушное судно с двумя двигателями; и*
- *воздушным судном с тремя реактивными двигателями является воздушное судно, имеющее три двигателя.*

В настоящее время многие коммерческие транспортные воздушные суда с двумя двигателями могут осуществлять полеты на дальние расстояния, известные как *ETOPS* (увеличенной дальности полеты самолетов с двумя двигателями).

Воздушные суда могут классифицироваться по скорости, с которой они осуществляют полет:

- *дозвуковым воздушным судном является воздушное судно, которое не может осуществлять горизонтальный полет при скорости, превышающей число M , равное 1 (т. е. скорость звука);*
- *сверхзвуковым воздушным судном является воздушное судно, способное осуществлять полет при скорости, превышающей скорость звука;*
- *гиперзвуковым воздушным судном является воздушное судно, которое способно осуществлять полет при скорости, превышающей число M , равное 5;*
- *термин "высокоскоростное гражданское транспортное воздушное судно" (HCST) обычно используется в отношении различных будущих сверхзвуковых коммерческих транспортных воздушных судов, находящихся в настоящее время в процессе исследования.*

Воздушные суда также можно классифицировать по пролетаемому ими расстоянию:

- *воздушным судном с малой дальностью полета является воздушное судно, которое может осуществлять беспосадочный полет на расстояние, обычно не превышающее 2224 км (1200 м. миль), с полной загрузкой при нормальной крейсерской скорости;*
- *воздушным судном со средней дальностью полета является воздушное судно, обычно способное осуществлять полет на расстояние 2224–5556 км (1200–3000 м. миль) с полной загрузкой при нормальной крейсерской скорости; и*
- *воздушным судном с большой дальностью полета является воздушное судно, способное осуществлять полет на расстояние более 5556 км (3000 м. миль) с полной загрузкой при нормальной крейсерской скорости.*

Местными воздушными судами и региональными воздушными судами являются транспортные воздушные суда, используемые для полетов на местных или региональных воздушных линиях и обычно имеющие относи-

тельно небольшую пассажировместимость (в пределах 10–70 кресел) или коммерческую загрузку. **Региональным реактивным самолетом** является местное воздушное судно или региональное воздушное судно, приводимое в движение реактивным двигателем.

В контексте регулирования авиационного шума:

- "**воздушным судном главы 2**" является воздушное судно, которое соответствует Стандартам сертификации по шуму, установленным в главе 2 Приложения 16 к Конвенции о международной гражданской авиации; и

- "**воздушным судном главы 3**" является воздушное судно, которое соответствует Стандартам сертификации по шуму, установленным в главе 3 Приложения 16 к Конвенции о международной гражданской авиации (которые являются более строгими, чем Стандарты главы 2).

Следует обратить внимание на то, что термины "**воздушные суда категории 2**" и "**воздушные суда категории 3**" являются терминами, используемыми Соединенными Штатами Америки и имеющими практически то же самое значение, что и термины "**воздушные суда главы 2**" и "**воздушные суда главы 3**" соответственно.

Глава 5.3

ВОЗДУШНЫЕ СООБЩЕНИЯ

Воздушное сообщение в широком смысле означает любое сообщение, осуществляемое воздушными судами с целью общественных перевозок как на регулярной, так и на нерегулярной основе. Однако для целей регулирования данный термин всегда имеет конкретное значение, устанавливаемое в статье 96 а) Конвенции о международной гражданской авиации, и используется в большинстве двусторонних соглашений между государствами о воздушном транспорте и относится к любому регулярному воздушному сообщению, осуществляемому воздушными судами с целью общественных перевозок пассажиров, почты или груза.

Коммерческое воздушное сообщение означает любое воздушное сообщение, осуществляемое воздушными судами с целью общественных перевозок пассажиров, почты или груза за вознаграждение или по найму.

Воздушные сообщения могут классифицироваться по обслуживаемым ими географическим зонам, например:

- **внутреннее воздушное сообщение**, т. е. любое воздушное сообщение, осуществляемое полностью в пределах территории государства;
- **международное воздушное сообщение**, т. е. любое воздушное сообщение, осуществляемое через воздушное пространство над территорией более чем одного государства;
- **региональное воздушное сообщение**, т. е. любое воздушное сообщение, осуществляемое на маршрутах между небольшими городами в рамках региона или между регионами государства; или любое воздушное сообщение, предлагаемое на вспомогательных маршрутах, обслуживающих небольшие города в региональной зоне, охватывающей территорию более чем одного государства;
- **трансграничное сообщение**, т. е. любое международное воздушное сообщение на короткое расстояние, осуществляемое через границу двух соседних государств.

При экономическом регулировании воздушные сообщения часто классифицируются в соответствии с типом перевозок, осуществляемых авиаперевозчиком:

- **пассажирским воздушным сообщением** является любое воздушное сообщение, осуществляемое в основном для перевозки пассажиров;

- **грузовым воздушным сообщением** является любое воздушное сообщение, осуществляемое с целью общественных перевозок груза и почты;
- **смешанное сообщение** означает сообщение, при котором как пассажиры, так и груз перевозятся на борту одного и того же воздушного судна.

Воздушное сообщение также может классифицироваться с учетом эксплуатационных особенностей:

- **регулярным воздушным сообщением** обычно является любое воздушное сообщение, открытое для массового использования и осуществляемое в соответствии с опубликованным расписанием или с такой регулярной частотой, что оно представляет собой явную систематическую серию рейсов;
- в противоположность этому любое воздушное сообщение, выполняемое не как регулярное воздушное сообщение, рассматривается в качестве нерегулярного полета, включая, без ограничения, чартерные рейсы. Следует обратить внимание, что термин "нерегулярный" относится к публичному праву, в то время как термин "чартерный" относится к частному праву, касающемуся контракта между авиаперевозчиком и фрахтователем (хотя при общем употреблении эти два термина стали взаимозаменяемыми).

При регулировании международного воздушного транспорта воздушные сообщения регулируются различными режимами в зависимости от того, осуществляются ли они на регулярной или нерегулярной основе (см. также главу 4.6). В соответствии с определением Совета ИКАО (см. документ Doc 9587, часть 1, раздел В) **регулярное международное воздушное сообщение** представляет собой серию полетов, которой в полном объеме присущи следующие характеристики:

- осуществляется через воздушное пространство над территорией более чем одного государства;
- осуществляется воздушными судами с целью перевозки пассажиров, почты или груза за вознаграждение, причем каждый полет доступен для любого лица; и

- при ее осуществлении выполняются перевозки между одними и теми же двумя или более пунктами либо в соответствии с опубликованным расписанием, либо рейсами настолько регулярными или частыми, что они представляют собой явную систематическую серию.

Любое другое международное воздушное сообщение, осуществленное как сообщение, отличное от регулярного международного воздушного сообщения, является **нерегулярным международным воздушным сообщением**.

Магистральным сообщением является воздушное сообщение, осуществляемое на соединяющих крупные города маршрутах, имеющих обычно большой объем перевозок.

Термин "**перевозки аэротакси**" может иметь два значения:

- вид воздушного сообщения по требованию, обычно осуществляемого воздушными судами небольшой емкости при краткосрочном уведомлении таким же образом, как это делается при обслуживании такси; или
- в некоторых случаях – обслуживание, осуществляемое на регулярной основе, с остановками, осуществляемыми только в пунктах, где пассажиры и груз принимаются на борт или выгружаются.

Челночным воздушным сообщением является пассажирское воздушное сообщение с высокой частотой и без бронирования с регулярными интервалами, обычно осуществляемое на маршруте между парой городов, имеющем высокую плотность движения. В некоторых случаях посадка является непрерывным процессом и воздушное судно может при полной загрузке вылететь ранее установленного по расписанию времени.

Вспомогательным сообщением является любое воздушное сообщение, предлагаемое на региональных маршрутах, которые являются дополнительным источником перевозок для крупных внутренних или международных сообщений.

В целях маркетинга воздушное сообщение часто определяется как:

- **беспосадочное сообщение**, т. е. любое воздушное сообщение, предоставляемое между двумя пунктами без каких-либо промежуточных остановок (даже технических); или
- **прямое воздушное сообщение** (также называемое как **сквозное сообщение**), т. е. любое воздушное сообщение, осуществляемое между двумя пунктами одним воздушным судном с промежуточными посадками, но без изменения номера рейса.

Глава 5.4

АЭРОПОРТЫ

Аэропортом (или **аэродромом** – термином, почти синонимичным, хотя и используемым в более общем смысле) является определенная зона на земной или водной поверхности, используемой для прибытия, отправления и движения по этой поверхности воздушных судов (см. документ Дос 9569).

Аэропорты могут классифицироваться по типу воздушных судов, которые они обслуживают:

- **вертодромом** является аэродром или определенный участок поверхности на сооружении, предназначенный для прибытия, отправления и движения вертолетов по этой поверхности;
- **аэродромом КВП** является аэропорт, специально предназначенный для воздушных судов КВП и расположенный обособленно от традиционных аэропортовых средств.

Аэропорты также могут классифицироваться по виду деятельности:

- **коммерческим аэропортом** является аэропорт, используемый общественностью и включающий средства для обслуживания пассажиров, обработки груза и обслуживания коммерческих воздушных судов;
- **частный аэропорт** в основном обслуживает небольшие частные воздушные суда, летные клубы и т. д.

Международным аэропортом является назначенный аэропорт прибытия и отправления международных воздушных сообщений, где осуществляются такие формальности, как таможенное, иммиграционное и санитарное обслуживание, животный и растительный карантин и аналогичные процедуры (см. Приложение 9 к Конвенции о международной гражданской авиации). **Аэропортом входа/выхода** является международный аэропорт, который является первым пунктом прибытия и последним пунктом вылета из государства для международных воздушных сообщений.

Внутренним аэропортом является аэропорт, который используется только для внутренних воздушных сообщений.

Региональным аэропортом обычно считается аэропорт в небольшом или средних размеров городе, который в основном обслуживается региональными сообщениями на небольшие расстояния.

Перегруженным аэропортом является аэропорт, чья пропускная способность по обслуживанию перевозок (воздушных или наземных) является недостаточной для удовлетворения спроса. Для устранения проблем перегруженности одно из государств назначило некоторые аэропорты в качестве **разгрузочных аэропортов**, т. е. аэропортов, которые берут на себя перевозки от крупных коммерческих аэропортов; и **дополнительных аэропортов**, т. е. аэропортов, которые берут на себя авиацию общего назначения от перегруженных аэропортов, тем самым снижая перегруженность на конкретных рынках.

В связи с перегруженными аэропортами часто используются следующие термины:

- **пропускная способность аэропорта** – количество пассажиров и объем груза, которые аэропорт может обслужить за определенный период времени; является комбинацией пропускной способности ВПП и аэровокзала.
- **пропускная способность ВПП** – количество операций воздушных судов, которое, по мнению полномочного органа гражданской авиации, может совершаться без нарушения требований безопасности, обычно выражающееся как общее количество посадок и взлетов в час, принимая во внимание такие факторы, как физические характеристики ВПП и окружающей зоны, абсолютная высота, типы задействованных воздушных судов (крупные воздушные суда могут требовать больших разделительных расстояний) и возможности управления воздушным движением (управление заходом на посадку и аэродромным движением).
- **пропускная способность аэровокзала** – это количество пассажиров и тонн груза в час, которое может обслуживаться в здании аэровокзала (иногда именуется "**пассажирская пропускная способность**" или "**грузовая пропускная способность**"). На пассажирскую пропускную способность могут оказывать влияние категория и состав пассажиров. Международные пассажиры, проходящие таможенный и иммиграционный контроль, требуют больше времени и площади помещения, чем внутренние пассажиры, не проходящие этих процедур. Такая же ситуация существует с внутренним и международным грузом.

Запасным аэропортом является аэропорт, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно (по техническим причинам)

следовать до аэропорта намеченной посадки или производить посадку на нем (см. документ Doc 9569).

В общем контексте **узловым аэропортом** является любой аэропорт, который имеет большое количество прибывающих или убывающих рейсов и высокий процент стыковочных рейсов; в контексте составления расписаний и маркетинга с точки зрения перспектив авиаперевозчика, эксплуатирующего узловой аэропорт, этот термин означает аэропорт, где координируется расписание прибывающих и убывающих рейсов с целью достижения наиболее удобных стыковок и/или транзита для пассажиров, груза и/или почты. Один и тот же аэропорт может служить в качестве узлового для нескольких авиаперевозчиков, хотя это является исключением.

Крупным узловым аэропортом является аэропорт с большим количеством стыковочных рейсов, обычно центрально расположенный аэропорт, обслуживаемый несколькими авиакомпаниями со стыковочными рейсами большой протяженности.

Региональным узловым аэропортом является узловой аэропорт, который обслуживает регион государства или регион, включающий несколько государств.

Узловым аэропортом интерлайна является узловой аэропорт, в котором между рейсами различных перевозчиков осуществляется в основном стыковка или трансфер.

Узловым аэропортом авиакомпании является узловой аэропорт, в котором осуществляется в основном стыковка или трансфер между различными рейсами одной и той же авиакомпании.

Тесно связанной с узловым аэропортом авиакомпании является **система узлового и вспомогательных аэропортов**, т. е. эксплуатационная система, в которой рейсы из различных пунктов прибывают в общий пункт, а затем убывают из него в рамках короткого периода времени; таким образом перевозки, осуществляемые из любого конкретного пункта, могут быть стыкованы с рейсами, от-

правляющимися в различные другие пункты. Сила такой "системы" заключается в ее уникальной возможности объединять перевозки из различных рынков пар городов на одном и том же воздушном судне, тем самым позволяя осуществлять обслуживание пункта в системе, который в противном случае не был бы доступным и не мог бы обеспечивать тот же самый объем и частоту обслуживания. Система узлового и вспомогательных аэропортов функционирует путем передвижения "волн" рейсов из различных пунктов отправления через узловой аэропорт в течение периода времени, достаточного для осуществления взаимосвязи между рейсами.

Мини-узловым аэропортом является вспомогательный узловой аэропорт, создаваемый перевозчиком.

Мегаузловым аэропортом или **суперузловым аэропортом** является очень крупный узловой аэропорт.

Узловым аэропортом второй страны является узловой аэропорт, создаваемый авиаперевозчиком в иностранном государстве и обычно позволяющий ему осуществлять взаимосвязь между различными пунктами в своей стране или различными пунктами третьих стран.

Хотя большинство узловых аэропортов являются пассажирскими узловыми аэропортами, другими видами узловых аэропортов в соответствии с обслуживаемыми перевозками также являются:

- **грузовой узловой аэропорт**, т. е. аэропорт, где предусмотрены средства для беспрепятственных и быстрых стыковок и перегрузки авиагрузовых перевозок;
- **почтовый узловой аэропорт**, т. е. аэропорт, служащий в качестве транзитного центра для почтовых отправок;
- **смешанный узловой аэропорт**, т. е. узловой аэропорт, позволяющий осуществлять удобные стыковки или перегрузку перевозок с одного вида транспорта на другой, например с наземного вида на воздушный вид при перевозке "море – воздух".

ДОБАВЛЕНИЯ

Добавление 1

ФОРМАТЫ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ТАРИФОВ НА УТВЕРЖДЕНИЕ

В марте 1985 года Совет утвердил рекомендацию FRP/8-2 Группы экспертов по авиатарифам, в которой предусматривается разработка руководящих принципов в отношении формата представления авиакомпаниями тарифных заявок на рассмотрение правительств. Секретариат совместно с членами Группы экспертов по авиатарифам разработал указанные форматы и инструктивный материал для пассажирских тарифов, которые содержатся в частях I и II настоящего добавления. Они предназначены для использования государствами по их усмотрению.

В 1986 году Группа экспертов по авиатарифам рассмотрела вопрос о представлении тарифов с помощью электронных средств, приняв рекомендацию FRP/9-2. Утвержденная в марте 1987 года Советом, данная рекомендация призвала к обеспечению совместимости между системами представления тарифов различных государств и базами данных авиакомпаний, включая базы данных автоматизированных систем бронирования, наряду с обеспечением возможности сохранения ручных систем представления тарифов авиакомпаниями там, где это необходимо. В 1992 году Секретариат ИКАО запросил информацию от государств в отношении действующих процедур по представлению тарифов и требований тех государств, которые желают использовать автоматизированные системы представления тарифов с целью оказания помощи при разработке некоторых общих повсеместно применимых основных требований, направленных на обеспечение совмести-

мости, предусматриваемой в рекомендации FRP/9-2. Кроме национальных администраций, некоторые региональные межправительственные авиационные организации, такие, как Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА) и Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА), изучили методы и последствия автоматизированного представления тарифов.

В части III настоящего добавления приводится пример минимального набора элементов системы автоматизированного представления тарифов, который был разработан ЕКГА совместно с компаниями, разрабатывающими такие системы.

Часть I. Требования к представлению тарифов

Приводимый ниже перечень требований к представлению на утверждение пассажирских тарифов на международные регулярные перевозки содержит значительно больше информационных разделов, чем это может потребоваться отдельным государствам. Для облегчения деятельности своих административных органов и компаний государствам предлагается отбирать из данного перечня и применять такие требования к представлению, которые касаются тех аспектов авиатарифов, которые они активно регулируют и которые, по их мнению, играют опережающую роль в процессе оценки.

Раздел 1. Информация, необходимая для всех видов представлений тарифов

<i>Требование</i>	<i>Комментарий для сведения государств</i>
Регистрационный номер представления тарифа	Присваивается по получении полномочным органом.
Соответствующие предыдущие регистрационные номера	В случае пересмотра или обновления предыдущих представлений номер присваивается авиакомпанией. Государства могут также требовать от авиакомпании представлять номера соответствующих представлений тарифов и/или соответствующие уведомления о ранее принятых правительственных решениях.
Дата/время представления	Проставляется полномочным органом по получении.

<i>Требование</i>	<i>Комментарий для сведения государств</i>
Наименование авиакомпании(й), делающей(их) представление	В зависимости от национального законодательства и при наличии подтвержденных полномочий некоторые государства могут принимать представления от уполномоченного агентства авиакомпании(й).
Характер представления	
Авиакомпаниям следует указать:	
<ul style="list-style-type: none"> касается ли представление общих тарифных правил, конкретного уровня и условий тарифа, коэффициента валютной поправки или дополнительного тарифа; относится ли предложение к новым или пересмотренным тарифам; делается ли представление на основании соглашения ИАТА или другого многостороннего соглашения между авиакомпаниями, двустороннего соглашения между авиакомпаниями или является представлением одного перевозчика; требуется ли утверждение тарифа в соответствии с регулярными регламентирующими положениями или в соответствии с положениями об исключениях для "срочного" или "встречного" представления. 	<p>Представление на утверждение общих тарифных правил рассматривается в разделе 2. Другие виды представлений рассматриваются в разделе 3.</p> <p>В случае пересмотра государства могут ограничиться требованием к авиакомпании указать только на изменения.</p> <p>Для оценки действительности соглашения ИАТА или аналогичного соглашения государства могут требовать от авиакомпании(й) уточнить географическую сферу применения соглашения, т. е. является ли оно "общезональным" или "ограниченным" и включает ли оно положения, "освобождающие стороны от обязательств" и/или предусматривающие "срочное уведомление" о внесении изменений.</p> <p>В случае "встречного представления" государства могут ограничить требования к представлению указанием на другой встречный тариф.</p>
Предлагаемая дата введения тарифа	Предлагаемая авиакомпанией дата, с которой или после которой перевозка будет выполняться в соответствии с тарифами, условиями и правилами, указанными в представлении.

Раздел 2. Представление общих тарифных правил

<i>Требование</i>	<i>Комментарий для сведения государств</i>
Текст соответствующих резолюций ИАТА или других тарифных правил, согласованных авиакомпаниями на многосторонней основе, и/или текст общих тарифных правил отдельной авиакомпании	Указанные типы резолюций или правил имеют основополагающее значение для установления тарифов, а также влияют на действующие и предлагаемые тарифы. Другие общие правила или условия регулируют такие вопросы, как скидки детям, младенцам и агентам; условия бронирования и оплаты; условия действия билета, а также его отмены, изменения маршрута и возврата. Все подобные резолюции и правила обычно применяются ко всем пассажирским тарифам, если только они целенаправленно не отменяются условиями, которыми сопровождаются те или иные конкретные виды тарифов (см. раздел 3).
Авиакомпания должна сообщить:	
<ul style="list-style-type: none"> условия перевозки (кроме авиатарифов на перевозку в Канаду/Соединенные Штаты Америки и в обратном направлении); 	

- условия обслуживания (например, шаг кресел и количество кресел в одном ряду для каждого класса обслуживания);
- нормы провоза багажа и сборы за сверхнормативный багаж;
- правила построения тарифов;
- правила перевода валюты;
- правила выплаты комиссионных агентам;
- другие общие тарифные правила или условия (уточняется авиакомпанией).

Предлагаемые сроки действия

Сроки предлагаются авиакомпанией. Такие основополагающие правила ИАТА, как те, которые регулируют построение тарифов и перевод валюты, с технической точки зрения могут прекратить свое существование при отсутствии соглашения ИАТА о конкретных тарифах. Государства могут требовать от авиакомпании указать, будут ли в этих условиях продолжать действовать правила, указанные в заявке, или же авиакомпания представит на утверждение вместо них другие правила.

Наличие льгот, предоставляемых в рекламных целях

Государства могут требовать, чтобы авиакомпании уведомляли их обо всех льготах, предлагаемых пассажирам в связи с покупкой международных тарифов, каковыми, в частности, являются "программы для часто летающих клиентов" или скидки при размещении в гостиницах. Когда такими льготами обуславливается тот или иной конкретный пассажирский тариф и государство требует их представления на утверждение, они образуют часть представления тарифа на утверждение (по разделу 3).

Раздел 3. Представление конкретных уровней тарифов и связанных с ними условий
(включая заявки на введение коэффициентов валютной поправки и дополнительные тарифы)

<i>Требование</i>	<i>Комментарий для сведения государств</i>
Тип тарифа (например, "нормальный экономический", "экскурсионный с предварительным бронированием мест"; указывается авиакомпанией)	Когда представление делается согласно двустороннему или многостороннему межправительственному соглашению, включающему положение о "диапазоне тарифов", государства могут требовать от авиакомпании указать "диапазон тарифов", в котором действует предлагаемый тариф, и объявить, соответствует ли он ему. (Такое заявление уменьшит или устранил необходимость в большинстве дополнительной информации.)
Подлежащий использованию код тарифа (например, ULE45; указывается авиакомпанией)	Государства могут поощрять меры по обеспечению ясности и последовательности.
Класс обслуживания (например, первый, промежуточный или экономический)	Здесь входит уведомление авиакомпанией о предоставлении таких удобств, как спальные места; в таких случаях любой применяемый дополнительный сбор должен включаться в отдельно указываемый уровень тарифа.

Требование	Комментарий для сведения государств
<p>Вид поездки (например, в одном направлении, "туда и обратно", круговой маршрут, незамкнутый маршрут; указывается авиакомпанией)</p>	—
<p>Предлагаемая дата продажи (в случае отличия от предлагаемой даты введения)</p>	<p>Если государства разрешают авиакомпаниям предлагать или продавать предлагаемые тарифы до даты их введения в то время, как они все еще "подлежат утверждению правительством", государства могут требовать от авиакомпаний указать меры по информированию покупателей о возможных последствиях, связанных со статусом неутвержденного тарифа, например о возможности его неприменения, доплаты и о правах на возврат.</p>
<p>Дата прекращения действия тарифа</p>	<p>В некоторых соглашениях о воздушных сообщениях указывается, что тот или иной тариф действует до тех пор, пока он не будет заменен. Однако положениями многих соглашений предусматривается обязательное указание авиакомпанией предполагаемой даты прекращения действия тарифа в целях определения срока продления действия существующих тарифов в случаях, если предлагаемые вместо них тарифы оспариваются.</p>
<p>Географическая зона, маршруты или конкретные пары городов, на которые распространяется действие тарифов</p>	<p>См. замечания по уровням тарифов ниже. По возможности следует также указывать конкретные маршруты или направления перевозки.</p>
<p>Уровни тарифов</p>	<p>В отличие от условий тарифов, которые могут быть общими для ряда пар городов, уровни тарифов, как правило, различаются в зависимости от пары городов, и поэтому авиакомпания должна указывать их особо. См. в конце настоящего раздела таблицу, озаглавленную "Форма представления предлагаемых уровней тарифов".</p>
<p>Коэффициенты валютной поправки</p>	<p>Все поправки должны указываться как изменения уровней тарифов в местной валюте и представляться на утверждение, как это указано выше. В зависимости от национального законодательства и/или соответствующих соглашений о воздушных сообщениях государства могут также требовать, чтобы авиакомпании уведомляли их об изменениях коэффициента валютной поправки и/или соответствующего обменного курса ИАТА.</p>
<p>Дополнительные тарифы</p>	<p>Дополнительные тарифы (известные также как пропорциональные тарифы) используются совместно с установленными тарифами для построения сквозных тарифов во многие дополнительные пункты назначения и в обратном направлении и как таковые служат основой для создания большого количества тарифов, которые подпадают под юрисдикцию государств таким же образом, как и сами установленные тарифы. Дополнительные тарифы могут представляться авиакомпаниями на утверждение одновременно с соответствующими тарифами или отдельно в целях их применения совместно с уже утвержденными тарифами и с тарифами, которые в будущем будут подаваться на утверждение.</p>
<p>Авиакомпаниям следует указать:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • пункты, между которыми применяются дополнительные тарифы (т. е. пункты отправления, назначения, а также построения тарифа); • маршруты, на которых действуют дополнительные тарифы; • типы тарифов, к которым применяются дополнительные тарифы; • любые ограничения в отношении сочетаемости тарифов; • валюта, в которой выражаются дополнительные тарифы; • предлагаемые уровни. 	

Требование

Комментарий для сведения государств

Правила и условия, характерные для указанного тарифа

Авиакомпаниям надлежит указать:

- сроки применения, например круглогодично или в рамках определенных периодов (сезонный, определенное время дня или недели);
- конкретные условия бронирования, оплаты и оформления билетов (например, предварительная оплата, немедленная оплата или "список ожидания");
- минимальный период пребывания;
- максимальный период пребывания;
- условия остановок в пути (количество/пункты/сборы);
- условия составления маршрутов (включая ограничения в отношении пересадок в рамках одной и/или нескольких авиакомпаний);
- ограничения по количеству мест, имеющихся для продажи по данному тарифу (помимо ограничений в отношении класса обслуживания или емкости воздушного судна);
- ограничения в отношении комбинаций с другими тарифами;
- ограничения в рекламе или продаже;
- ограничения в отношении прав пользования (например, в связи с льготными тарифами, применение которых ограничивается по признаку возраста, рода занятий, вероисповедания и т. д.);
- требования к наличию документов (подтверждение возраста, места жительства, рода занятий и т. д.);
- поощрительные льготы (включая скидки на размещение в гостинице, мероприятия в рамках программ "для постоянных клиентов" и т. д. (см. также раздел 2);
- другие применяемые правила или условия (указываются авиа-компанией).

Дополнительные правила и условия, характерные для групповых тарифов

Настоящий перечень включает наиболее часто используемые правила и условия. Государства могут считать целесообразным устанавливать или согласовывать с авиакомпаниями стандартную форму представления правил и условий, которые авиакомпании должны представлять на утверждение, при одновременной стандартной нумерации каждого правила или условия. Авиакомпаниям следует указывать подробные данные в отношении каждого такого правила или условия, которое применяется по отношению к рассматриваемому тарифу.

Государства могут требовать от авиакомпаний сообщать подробные данные в отношении любого правила или условия, которые применяются к рассматриваемому тарифу.

*Требование**Комментарий для сведения государств*

Авиакомпания при необходимости надлежит указывать:

- минимальный размер группы;
- требования, предъявляемые к группе (например, специализированная группа, поощрительная группа), и метод ее формирования;
- требования к совместной поездке (туда и обратно);
- допустимые изменения первоначального состава группы;
- другие применяемые правила или условия (уточняются авиа-компанией).

Дополнительные правила и условия, характерные для тарифов типа "инклюзив-тур"

Авиакомпания при необходимости надлежит указывать:

- требования к поездке "инклюзив-тур" (обслуживание на земле, организатор тура и т. д.)
- минимальная цена тура;
- допустимые изменения в первоначальном расписании и в предоставляемом обслуживании;
- применяемую скидку для организатора тура;
- другие применяемые правила или условия (указываются авиакомпанией).

Применимость общих тарифных правил и условий

Авиакомпания следует указывать любые исключения в отношении:

- условий перевозки;
- условий обслуживания;
- норм провоза багажа и сборов за сверхнормативный багаж;
- построения тарифов (включая возможности следования по непрямому маршруту);

Государства могут требовать от авиакомпаний представления подробных данных в отношении любого правила или условия, которые применяются к рассматриваемому тарифу.

Для упрощения административных процедур государства могут требовать, чтобы авиакомпании представляли их в случае конкретных тарифов из общих тарифных правил, рассматриваемых в разделе 2. Перечисляются наиболее частые исключения, обычно связанные с дополнительными ограничениями для пользователей.

Требование	Комментарий для сведения государств
<ul style="list-style-type: none">• перевода валюты;• комиссионных выплат агенту;• скидок, предоставляемых младенцам и детям;• обстоятельств, при которых может быть разрешен отказ от минимального периода пребывания;• обстоятельств, при которых может быть продлен срок годности билета;• процедуры бронирования, оплаты и оформления билетов;• условий добровольного изменения маршрута;• условий недобровольного изменения маршрута;• условий отказа от бронирования и возмещения денежных средств;• расходов пассажира при полете по маршруту;• первых полетов по новым линиям;• скидок агентам; <p>скидок организаторам туров;</p> <p>других общих правил и условий (уточняются авиакомпанией).</p>	

Форма представления предлагаемых уровней тарифов

Основные требования

Нижеприводимая форма предназначена для представления авиакомпаниями основных данных о предлагаемых уровнях тарифов и применяется только для тарифов на перевозки в страну, подающую заявку, или в обратном направлении. Когда требуются данные о тарифах на перевозки между этими странами (например, в отношении перевозок, осуществляемых национальной авиакомпанией в соответствии с пятой свободой перевозок), эта форма может быть легко использована путем внесения данных только в те колонки, которые обозначены "Для перевозок из пунктов за пределами подающей заявку страны".

В сопоставимых целях государства обычно признают целесообразным требовать данные о типах тарифов для каждой пары городов, как это показано ниже, однако альтернативный подход предусматривает сообщение данных по парам городов в рамках каждого типа тарифов. Типы тарифов должны указываться авиакомпаниями совместно с видом перевозки, а также любыми сезонными указателями и данными об условиях обслуживания или маршруте. Например:

- первый класс (в одном направлении, спальное место);
- первый класс (в одном направлении);
- промежуточный (деловой) класс (в одном направлении);
- нормальный экономический класс (в одном направлении, неограниченный);
- нормальный экономический класс (в одном направлении, перевозка одной авиакомпанией);
- экономический экскурсионный класс (перевозка "туда и обратно", одной авиакомпанией);

экскурсионный тариф с предварительным бронированием мест ("туда и обратно");

- открытие маршрута,
- пиковый сезон,
- сезон спада перевозок.

Возможные дополнительные требования

В случаях, когда оценка тарифов производится на регулярной основе или когда необходимо провести подробное изучение той или иной конкретной заявки, государства могут требовать дополнительную информацию в зависимости от обстоятельств. Любые из нижеприведенных данных, которые обычно часто запрашиваются, могут быть получены путем включения дополнительных колонок и соответствующих подзаголовков в вышеприведенную форму:

- a) тарифы на перевозки из пунктов за пределами страны представления заявки, переведенные в эквивалентные уровни в валюте страны подачи заявки по преобладающим банковским обменным курсам, которые должны указываться;
- b) все тарифы в одной или нескольких конвертируемых валютах, используя, например, обменные курсы ИА-ТА;
- c) исходные данные (предыдущий год); и
- d) изменение предлагаемых уровней тарифов по сравнению с действующими уровнями в процентном выражении (а также при необходимости с ранее действовавшими уровнями тарифов).

	ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ИЗ СТРАНЫ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ЗАЯВКИ (из пункта А в пункт В)		ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ИЗ ПУНКТОВ ЗА ПРЕДЕЛАМИ СТРАНЫ ПОДАЧИ ЗАЯВКИ (из пункта В в пункт А)	
	Существующий уровень (в валюте продажи в стране представления заявки)	Предлагаемый уровень	Существующий уровень (в валюте продажи в стране начала перевозки)	Предлагаемый уровень
ПАРЫ ГОРОДОВ И ТИПЫ ТАРИФОВ				
Пара городов (А-В)			Валюта	
Типы тарифов:				
.....
.....
.....
<i>(Продолжать для каждой пары городов и типа тарифов в соответствии с требованиями)</i>				

**Часть II. Требования
к обоснованию тарифов**

Нижеперечисленные возможные требования к обоснованию предлагаемых заявок на международные регулярные пассажирские авиатарифы предусматривают получение более широкого объема информации, чем этого могут требовать отдельные государства. При установлении собственных требований к обоснованию заявок государствам целесообразно иметь в виду, что авиакомпании других государств могут не предоставлять данных, что определенная информация может носить закрытый характер с коммерческой точки зрения и авиакомпании могут не проявлять готовности к ее обнародованию и что представление таких данных может лечь особо тяжелым бременем на небольшие авиакомпании. Подробные обоснования обычно требуются только в особых обстоятельствах, связанных, в частности, с коренными изменениями уровня или структуры тарифа, введением тарифа на новый маршрут, обжалованием авиакомпанией решения правительства об отклонении тарифа или урегулированием спора. К заявкам могут также предъявляться неодинаковые требования в зависимости от того, подаются ли они на основе многосторонних или двусторонних соглашений между авиакомпаниями либо представляются отдельными авиакомпаниями.

Раздел 1. Общая информация

Обоснование предлагаемых тарифов должно, как правило, включать объяснение причин введения нового пассажирского тарифа или любых измененных уровней и условий конкретного тарифа. В случае общего изменения тарифов причины должны быть непосредственно связаны с изменениями в области эксплуатации, такими, как введение новых типов воздушных судов, экономические тенденции, (включая, в частности, тенденции изменения потребительских цен в каждой соответствующей стране), изменения в обменных курсах валют или увеличение определенных расходов, например ввиду роста цен на авиационное топливо, а также объяснять любые значительные отклонения от изменений, предусматриваемых в других областях.

По необходимости должны предоставляться замечания по воздействию в плане конкуренции тарифов, предлагае-

мых или применяемых другими перевозчиками, осуществляющими регулярные или нерегулярные полеты по одним и тем же, частично совпадающим и/или соседним маршрутам. Необходимо указывать последствия введения предлагаемых тарифов для интересов пользователей и любые ожидаемые результаты. В надлежащих случаях авиакомпании, представляющей заявку, следует указывать, проводились ли какие-либо консультации с группами потребителей или ассоциациями агентов и результаты таких консультаций. При изменении общих тарифных правил следует объяснять любые фактические или возможные результаты в области тарифов и/или структуры тарифов.

Раздел 2. Конкретные данные

Для полной эффективности оценки могут потребоваться дополнительные данные об уровнях тарифов, помимо предусмотренных основными требованиями, приводимыми в разделе 3 формы заявок на утверждение тарифов, касающихся представления уровней тарифов (см. часть I). Другие основополагающие требования к информации, помимо упомянутых выше заявок на тарифы и общих пояснений, упомянутых в разделе 1, касаются текущих и предполагаемых доходов, расходов, перевозок и емкости. Подробные данные по той или иной конкретной паре городов или маршруту, как правило, запрашиваются только в особых обстоятельствах, о которых шла речь выше. Более общие данные, объединенные по группам маршрутов, целесообразно рассматривать на ежегодной основе и/или вместе с предложениями по общим изменениям тарифов; такие данные должны оперативно направляться, в частности, авиакомпаниями, которые представляют данные для ежегодных исследований ИКАО по региональным различиям в тарифах и расходах или для Комитета ИАТА по расходам.

Требования к подробным данным и к данным общего характера включены в возможную форму представления, приведенную в таблице на следующей странице. Вместе с пояснительными примечаниями эта таблица предлагается в помощь государствам лишь как общее инструктивное указание в отношении требований к данным и их представления. Частные требования могут варьироваться от государства к государству и в зависимости от конкретных обстоятельств.

Форма представления данных в обоснование предлагаемых тарифов

	А. СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПЕРИОДЫ ВРЕМЕНИ			
	Фактический прошедший (год 1)	Расчетный текущий (год 2)	Ожидаемый (год 3)	
			Без изменений тарифов	С изменения- ми тарифов
<p>В. ВАЛЮТА ЗАЯВКИ .....¹</p> <p>Обменный курс с другими основными валютами:</p> <p>Валюта .....¹</p> <p>.....²</p> <p>(изложение данных, если требуется, для дополнительных валют)</p>	.....²	.....²	.....²	.....²
<p>С. ДАННЫЕ ПО ИНДИВИДУАЛЬНЫМ ПАРАМ ГОРОДОВ НА КАЖДОМ МАРШРУТЕ</p> <p>Маршрут</p> <p>Пара городов</p> <p>а) Число коммерческих пассажиров:</p> <p>– расчетный процент коммерческих пассажиров, перевозка которых начинается в стране представления данных:</p> <p>– расчетный процент коммерческих пассажиров, представляющий собой прорейтинговые перевозки:</p> <p>б) Доходы от перевозки пассажиров:</p> <p>– расчетный процент пассажиров, перевозка которых начинается в стране представления данных:</p> <p>в) Доход от сборов за сверхнормативный провоз багажа:</p> <p>(изложение данных согласно вышеуказанной форме, если требуется, для каждой пары городов)</p>	.....	.....	.....	.....
<p>Д. СВОДНЫЕ ДАННЫЕ ПО МАРШРУТУ</p> <p>Маршрут</p> <p>Выполненные пассажирокилометры:</p> <p>Располагаемые креслокилометры:</p> <p>Коэффициент пассажирской загрузки (%):</p> <p>Доходы от перевозки пассажиров и сборов за сверхнормативный багаж:</p> <p>(изложение данных согласно вышеуказанной форме, если требуется, по каждому маршруту)</p>	.....	.....	.....	.....

		А. СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПЕРИОДЫ ВРЕМЕНИ			
		Фактический прошедший (год 1)	Расчетный текущий (год 2)	Ожидаемый (год 3)	
				Без изменений тарифов	С изменения- ми тарифов
Е.	СВОДНЫЕ ДАННЫЕ ПО ГРУППЕ МАРШРУТОВ				
	Группа маршрутов.....				
	Выполненные пассажиро-километры: ³	.....	.....	.....	.....
	Располагаемые кресло-километры: ³	.....	.....	.....	.....
	Коэффициент пассажирской загрузки (%):	.....	.....	.....	.....
	Доход от перевозки пассажиров и сборов за сверхнормативный багаж: ³	.....	.....	.....	.....
	Прочие доходы (от грузовых, почтовых перевозок и соответствующие незапланированные доходы):	.....	.....	.....	.....
Эксплуатационные расходы (при необходимости, дается разбивка по статьям расходов):	.....	.....	.....	.....
Норма прибыли от капиталовложений (%):	.....	.....	.....	.....

1. Вставить название или код валюты ИСО.
 2. Вставить обменный курс на единицу валюты заявки.
 3. Взять данные непосредственно из пункта D выше.

Комментарии для сведения государств относительно указанных ниже данных в обоснование предлагаемых тарифов

Сравнительные периоды времени. Для оценки большинства типов заявок на тарифы государства могут потребовать от авиакомпаний представления двух или более хронологических блоков данных, охватывающих i) основной исходный период или периоды; и ii) сопоставимый период или периоды после намечаемой даты вступления в силу тарифного предложения. Указанный здесь годовой период является наиболее удобным, поскольку в его рамках можно сгладить сезонные колебания. Однако, если изменения тарифов предлагаются с большей, чем годовая, частотой или если тарифы предназначены для сезонного применения, целесообразно разбивать данные о доходах и перевозках по периодам, в которых применялись или будут применяться указанные тарифы. Поскольку данные "текущего" года почти всегда, по крайней мере частично, будут включать оценочные показатели, полезно, как здесь показано, установить основу путем представления авиакомпаниями "фактических" данных за предыдущий год. Также полезно запрашивать "ожидаемые" данные как с учетом введенного предлагаемого тарифа, так и без него. Для новых типов тарифов целесообразно рассматривать "ожидаемые" данные за период, выходящий за рамки первого года срока их планируемого введения, с тем чтобы оценить последствия в окончательно сложившейся ситуации.

Валюта заявки. Все данные о доходах и расходах обычно представляются авиакомпанией в валюте продажи в стране представления заявки (соответствующей валюте, указанной в тарифной заявке в части I в отношении перевозок из страны подачи заявки) или в национальной валюте страны представления данных, в зависимости от требований. Там, где обменный курс с основными валютами, такими, как доллар Соединенных Штатов Америки, оказывает существенное влияние на перевозки, доходы или расходы и подвержен колебаниям, должны указываться прошлые и предполагаемые будущие обменные курсы, а данные о доходах и расходах, вероятно, придется разбивать (по мере возможности) между валютой заявки и другими основными валютами.

Данные по индивидуальной паре городов для каждого маршрута. Эти данные могут потребоваться при предложении одного тарифа, способного в значительной степени повлиять на перевозки или экономику эксплуатации маршрута между парой городов. Что касается самого представления тарифных данных (часть I), то данные, как правило, применяются к тем парам городов, которые охватывают перевозки на территорию страны представления тарифных данных и обратно, но отдельные государства могут потребовать данные для дополнительных пар городов. В тех случаях, когда по крайней мере один пункт отправления и назначения является общим для более чем одного маршрута, государства могут счесть удобным предлагать авиакомпаниям объединять требования к данным для подобных маршрутов.

Данные о перевозках представлены здесь в виде числа пассажиров, находящихся на борту от начального до конечного пункта полета между каждой парой городов; в частности, разбивка по начальному пункту позволяет, как указано, оценить воздействие тарифного предложения на инфраструктуру национальной авиации (например, пропускную способность аэропорта) и на национальную экономику (например, туристические потоки). Сопутствующие данные о доходах позволяют непосредственно оценить влияние предложения на величину доходной ставки для хронологического сравнения и сравнения величины доходной ставки для других пар городов. Различия в уровнях тарифов и доходов определяются выплатой комиссионных, скидок (предоставляемых, например, детям) и влиянием прорейтинга. Последний, в частности, в значительной степени зависит от маршрута и оказывает непосредственное воздействие на уровень предлагаемых тарифов; поэтому представляется полезным оценить это влияние, что достигается путем указания объема прорейтинговых перевозок в процентах.

Может потребоваться дополнительная разбивка на доходы и перевозки по каждому типу тарифов, включая оценки предполагаемых отклонений перевозок по сравнению с другими типами тарифов, а также общее влияние на перевозки. Некоторые государства требуют производить такую разбивку на регулярной основе, однако в большинстве случаев подобные данные требуются лишь при внесении предложений о существенном изменении структуры тарифа. Иногда приходится также учитывать информацию о доходах от грузовых перевозок и о характере таких перевозок, в особенности когда речь идет об использовании комбинированных пассажирских/грузовых воздушных судов.

Сводные данные по маршруту. Эти данные могут потребоваться вместе с тарифным предложением, способным в значительной степени повлиять на эксплуатационные или экономические аспекты маршрута в целом, причем эти данные должны охватывать все пары городов на указанном маршруте.

Данные о перевозках приводятся в пассажиро-километрах. Вместе с данными о провозной емкости, выраженной в кресло-километрах, они позволяют рассчитывать коэффициент занятости кресел и последствия тарифного предложения для эксплуатации маршрута. Вместе с данными о доходах они позволяют глубже оценить экономические аспекты маршрута. Иногда также приходится учитывать сведения о доходах от грузовых перевозок и о характере таких перевозок, в особенности когда речь идет об использовании комбинированных пассажирских/грузовых воздушных судов.

Сводные данные по группе маршрутов. Такие данные обычно будут требоваться только на годовой основе и/или вместе с предложениями по общим изменениям тарифов. Можно глубже понять экономику маршрута за счет получения дополнительных данных о доходах, не связанных с

перевозкой пассажиров, и об эксплуатационных расходах. Такие данные обычно представляются на уровне объединенной группы маршрутов, в первую очередь потому, что эксплуатационные расходы нельзя выделить с достаточной степенью точности, учитывая тесную взаимосвязь или общий характер многих элементов расходов (например, общие административные расходы или расходы на объединенные пассажирские/грузовые рейсы воздушных судов). Однако в случае установления и последовательного применения методов и критериев распределения расходов можно провести важный сравнительный анализ за период времени.

Когда представляются предложения по общему изменению тарифов для отображения изменений в расходах и, в частности, когда они служат ответом на конкретные изменения расходов, таких, как рост цен на топливо, требуется разбивка данных эксплуатационных расходов по статьям расходов. Некоторые государства могут определять (или согласовывать с авиакомпанией) конкретную форму систематического установления статей расходов.

Следует исключить краткосрочные отклонения, затрагивающие расходы. Например, основная разница между краткосрочными и долгосрочными расходами может быть вызвана высокими расходами начального этапа введения нового воздушного судна, которое будет представлять основную тип оборудования, используемый на маршруте в течение значительного периода времени. Норма прибыли от капиталовложений рассчитывается в соответствии с национальной практикой и обычно охватывает такие элементы, как норма прибыли акционеров и вложения в счет покрытия расходов на переоборудование.

Часть III. Минимальный набор элементов при автоматизированном представлении тарифов (как это указано в руководящих принципах ЕКГА)

Представленный тариф, как минимум, должен содержать:

- a) *Обозначение регистрации.* Обозначение, такое, как рекомендуемый ИАТА номер представления, характерное для конкретного представления и создаваемое при представлении тарифа через автоматизированную систему представления. Как только указанное обозначение установлено, оно не может быть изменено.
- b) *Отметка о дате и времени.* Создаваемая автоматизированной системой представления тарифов и указывающая на дату и время окончания представления тарифа и его введения в базу данных система представления. Как только отметка определена, она не может быть изменена.
- c) Код перевозчика.

- d) *Элемент обоснования*. Представляемый перевозчиком (перевозчиками) при представлении тарифа в целях обоснования его введения, изъятия или изменения.
- e) *Пункт контакта*. Содержащий фамилию и телефон лица, занимающегося представлением тарифов у соответствующего перевозчика (перевозчиков).
- f) *Географическое обозначение*. Указывается пункт отправления и пункт назначения или, в соответствующих случаях, более широкий используемый географический район.
- g) *Код класса тарифа*. Буквенно-цифровой код, используемый перевозчиком (перевозчиками) для указания на конкретный тариф перевозчика.
- h) По крайней мере одно из следующих:
- 1) элемент *тарифа* и/или *дополнительного тарифа* (добавить, изменить или изъять тариф и/или сделать к нему добавление). Если в представлении содержится элемент тарифа или элемент дополнительного тарифа (или оба элемента), в нем также должны содержаться:
 - *код валюты* (указывающий на применимый валютный код);
 - *указатель на поездку в одном направлении/туда и обратно* (для обозначения того, является ли данный тариф или дополнительный тариф тарифом в одном направлении или тарифом туда и обратно);
 - если происходит изменение суммы тарифа или дополнительного тарифа, то *действующий тариф* или *дополнительный тариф* также приводится с указанием процентного изменения;
 - 2) элемент *правила* (добавить, изменить или изъять правило);
 - 3) элемент *маршрута* (добавить, изменить или изъять маршрут в отношении конкретного тарифа);
 - 4) элемент *примечания* (добавить, изменить или изъять примечание) вместе с предлагаемыми соответствующими *датами вступления в силу* и *истечения сроков*, если таковые имеются.
- При представлении общих условий, таких, как комиссионные, правила, связанные с багажом, и правила построения тарифов, требования, указанные в пунктах f) и g), не применяются.

Добавление 2

СИСТЕМА ИАТА ПО ПЕРЕВОДУ ВАЛЮТ

Поскольку авиакомпаниям и посредникам в области воздушного транспорта (например, туристическим агентствам, грузоотправителям) часто приходится осуществлять перевод одной валюты в другую при расчете международных пассажирских и грузовых тарифов, ИАТА разработала правила и процедуры по переводу валют. **Система ИАТА по переводу валют** позволяет указывать грузовые или пассажирские тарифы в одной единой валюте для многосекторных путешествий/перевозок, осуществляемых одной или несколькими авиакомпаниями, или для путешествий, начинающихся в другой стране.

Система перевода валют для грузовых тарифов и сборов

В 1984 году ИАТА ввела указанную систему, позволяющую выражать все грузовые тарифы и сборы в местных валютах. Когда необходимо объединить или сравнить грузовые тарифы, выражаемые в различных валютах, для целей построения тарифа, такие тарифы переводятся в общую валюту, доллары Соединенных Штатов Америки, путем применения обменных курсов, публикуемых Клиринговой палатой ИАТА; необходимые расчеты осуществляются в долларах.

Система перевода валют для пассажирских тарифов

В соответствии с этой системой, которая была введена в июле 1989 года, все пассажирские тарифы ИАТА устанавливаются и приводятся в валюте страны, где пассажиры начинают свою поездку, за исключением некоторых стран и территорий с относительно слабой валютой, где вместо этого тарифы устанавливаются в долларах США. Пассажир может оплатить тариф в местной валюте или в какой-либо другой приемлемой валюте, основанной на переводе по обменному курсу банка. При продаже билета за пределами страны, откуда начинается фактически путешествие (т. е. "иностранный продавец"), тариф в валюте этой страны переводится в валюту страны продажи по обменному курсу банка на день выдачи билета (см. пример 1). Там где поездка включает комбинацию тарифов, выраженных в различных валютах, каждый тариф переводится в валюту страны начала поездки путем применения обменных курсов Клиринговой палаты ИАТА по отношению к доллару

США (см. пример 2). Эти курсы, отражающие последние преобладающие банковские обменные курсы, обычно публикуются ИАТА ежеквартально и остаются неизменными в течение трех месяцев. Однако в случае понижения или повышения стоимости валюты по отношению к доллару США более чем на 10% в течение указанного трехмесячного периода для данной валюты издается новый обменный курс.

Примеры перевода валюты для пассажирских тарифов

Следующие два простых примера иллюстрируют характер применения системы ИАТА.

Пример 1. Зарубежная продажа

Пассажир в Монреале покупает билет от Нью-Йорка до Лондона:

местный тариф (в канадских долларах) = местному тарифу "Нью-Йорк – Лондон" (в долларах США, переводимых в канадские доллары по банковскому обменному курсу на день выдачи билета).

Пример 2. Комбинация тарифов различных валют

Пассажир в Монреале покупает билет "Монреаль – Лондон – Токио – Сидней (А-В-С-Д)" (при отсутствии сквозного тарифа):

местный тариф (в канадских долларах) = местный тариф на участке А-В (в канадских долларах) + местный тариф на участке В-С (в фунтах стерлингов Соединенного Королевства, переводимых в канадские доллары с использованием обменного курса ИАТА) + местный тариф на участке С-Д (в японских йенах, переводимых в канадские доллары с использованием обменного курса ИАТА).

Последствия в области регулирования

Некоторые правила, регулирующие применение системы перевода валют в отношении пассажирских тарифов, представляют интерес для правительств с точки зрения регулирования, например:

- требование о том, что если существует различие, связанное с направлением перевозки, т. е. тариф на поездку в одном направлении из пункта отправления в пункт назначения выше, чем соответствующий тариф в обратном направлении, то с пассажира необходимо взимать более высокий из двух тарифов в тех случаях, когда билет на поездку в одном направлении продан или выписан за пределами страны начала перевозки;
- требование о том, что тарифы считаются действительными только тогда, когда поездка начинается в стране вылета, указанной в билете; и
- требование о том, что если тариф пассажирской перевозки меньше сопоставимого тарифа между любыми

двумя указанными в билете пунктами маршрута ("более высокий промежуточный тариф"), уровень пассажирского тарифа должен быть повышен до уровня более высокого промежуточного тарифа.

Эти правила, в основном предназначенные для защиты доходов авиакомпаний и сведения к минимуму злоупотребления указанной системой (например, из стран со слабыми валютами и искусственно заниженными уровнями тарифов), могут вызвать последствия для правительств в отношении обеспечения правопорядка или конкурентной политики. В последнем случае, например, они могут считаться как введение ограничений на выбор потребителя (например, в Европейском союзе в законе о конкуренции говорится, что потребители должны иметь возможность свободно покупать товары и услуги там, где они того желают, и пользоваться на местах существующими ценами и условиями продажи). Для устранения такой обеспокоенности ИАТА внесла некоторые положения с целью исключения применения в некоторых странах вышеуказанных правил.

Добавление 3

ПРОПОРЦИОНАЛЬНОЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ

Многие международные путешествия пассажиров и перевозка грузов включают транспортировку несколькими авиаперевозчиками с использованием единого сквозного тарифа. Такое положение влечет использование метода *пропорционального распределения доходов, т. е. распределение общего дохода, полученного при перевозке пассажира или груза между пунктом отправления и пунктом назначения между двумя или несколькими перевозчиками, предоставившими транспортировку на различных участках всего путешествия.*

Для облегчения таких перевозок несколькими авиакомпаниями и уменьшения административного бремени, связанного с распределением доходов между авиакомпаниями, авиационной отраслью были разработаны два многосторонних соглашения о прорейтах: один в отношении пассажиров и другой в отношении груза, которые вместе обеспечивают правила распределения доходов, связанных с использованием во всем мире совместных пассажирских и грузовых тарифов. Круг полномочий Агентства по прорейтам изложен в соглашении об Агентстве по прорейтам, и его административные расходы финансируются непосредственно авиакомпаниями – участниками соглашения. Эти два соглашения открыты для всех авиакомпаний, осуществляющих регулярные перевозки.

Эти соглашения о прорейтах, являясь добровольными частными коммерческими соглашениями, которые не утанавливают и не изменяют тарифы, но применяют согласованные правила о разделении дохода, полученного от утвержденных тарифов, не представляются правительствам на утверждение.

Эти соглашения распределяют доходы в основном двумя способами: путем использования только факторов прорейта, основанных на расстоянии и расходах (называемое пропорциональное распределение пропорциональных тарифов) или путем использования факторов, связанных с

условиями или требованиями отдельных авиакомпаний. В этих условиях или требованиях указывается доля соответствующей авиакомпании (процент или определенная сумма), подлежащая вычету из суммы, которая подлежит пропорциональному распределению, до применения фактора прорейта.

В связи с указанными условиями и требованиями используются правила минимального прорейта для обеспечения того, что авиакомпания, осуществляющая перевозку на участке маршрута, получит определенную минимальную сумму, эквивалентную примерно 30% применяемого тарифа на участке, по которому она осуществляет полет.

В отношении груза факторы прорейта определяются с помощью расстояния, дополненного расходами, понесенными изготовителями воздушных судов. В отношении пассажиров используется более разработанная формула, основанная на расстоянии, дополненном трехгодичным среднемировым фактором общих расходов плюс фактором региона, полученным из трехгодичного среднего показателя прямых эксплуатационных расходов (таких, как топливо, посадочные и аэропортовые сборы, а также сборы за использование средств на маршруте) в отношении 17 регионов. Получаемые ИКАО данные в отношении расходов используются при разработке факторов пассажирского прорейта.

Эти соглашения о прорейтах также содержат ряд соответствующих правил в отношении применения факторов прорейта, например, в случае стоповеров, скидок для детей, добровольного и вынужденного изменения маршрута, а также маршрутов туда и обратно.

Если авиакомпания не является участником соглашений о прорейтах, то между соответствующими авиакомпаниями заключаются двусторонние соглашения для распределения доходов, полученных при совместной перевозке.

Добавление 4

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ ДЛЯ ПОЛЬЗУЮЩИХСЯ УСЛУГАМИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Настоящий справочный материал выпускается в соответствии с решением Совета об оказании содействия государствам при публикации или поощрении публикации ими брошюр, предназначенных для информирования пользующихся воздушным транспортом относительно их прав и обязательств. Данный материал был подготовлен в середине 1980-х годов с учетом возрастающей сложности тарифных правил и положений, а также ввиду указаний государств на необходимость полной информированности общественности относительно правил и условий при оплате услуг воздушного транспорта. Хотя как отрасль воздушного транспорта, так и система ее регулирования за последние два десятилетия подверглись существенным изменениям, данный материал в соответствующих случаях может служить полезным контрольным перечнем для государств, поскольку проблема интересов потребителей остается острой и, фактически, в последние годы привлекает все большее внимание регулирующих органов (см. главу 4.9).

Справочный материал состоит в основном из двух перечней возможного содержания информационных брошюр, один из которых предназначен для авиапассажиров (добавление А), другой – для грузоотправителей (добавление В), причем последний рассчитан в особенности на грузоотправителей, производящих небольшие или нерегулярные отправки. В перечни включены вопросы, которые могут представлять интерес или важность для выбора и разработки применительно к местным обстоятельствам и условиям, а аспекты, связанные с тарифами, дополняются в аннотированном описательном тексте. Эти перечни были составлены на основе выводов и рекомендаций ИКАО, правил и нормативных положений авиакомпаний и нескольких существующих информационных брошюр, опубликованных в различных странах.

В 1992 году Латиноамериканская комиссия гражданской авиации, региональная межправительственная авиа-

ционная организация, выпустила для своих членов для руководства Хартию прав для пользующихся услугами воздушного транспорта, в которую включены многие вопросы перечней, разработанных ИКАО.

Рассматривая целесообразность разработки той или иной информационной брошюры в своих странах, государства могут принять во внимание различные способы подготовки и распространения таких брошюр, не забывая при этом о необходимости учитывать соответствующим образом интересы общественности, а также то, что любой справочный материал должен быть кратким, простым для понимания и максимально доступным.

В некоторых странах подобные документы уже готовились и публиковались для широкой публики правительственными учреждениями, занимающимися вопросами транспорта, или организациями по защите интересов потребителей, в то время как в других случаях такие документы выпускались независимыми объединениями потребителей на средства правительственных субсидий и/или пожертвования общественности. Все подобные публикации распространяются по запросам, бесплатно, среди широкой общественности. В правительственных публикациях, как правило, ясно указывается, что они предназначены только в качестве информации и не являются обязательными, а также не заменяют утвержденных тарифных правил или правил перевозки авиакомпаний.

В ряде случаев подобные документы разрабатывались отдельными авиакомпаниями или грузоперевозчиками и распространялись бесплатно на их собственных воздушных судах и/или отделениях по продаже. Еще одну возможность подготовки и распространения представляют собой объединения пользователей, например коммерческие ассоциации или ассоциации грузоотправителей, а также коммерческие издательства.

Часть I. Возможное содержание справочных публикаций для авиапассажиров

Справочная информация	Предварительное описание процесса установления пассажирских тарифов, включая роль, которую играют авиакомпании, ИАТА и другие ассоциации авиакомпаний, правительства и, возможно, организации, представляющие интересы пользователей.
Разница между регулярными и чартерными перевозками	<p>Предварительное описание различий между регулярными и нерегулярными перевозками, включая описание различных типов чартерных перевозок и соглашений о перевозках типа "инклюзив тур", с указанием, что при чартерных рейсах контракт заключается с фрахтователем, а не с воздушным перевозчиком.</p> <p>Описание деятельности туристских агентств, организаторов перевозок/организаторов туров/организаторов чартерных перевозок, всех требований к выдаче разрешений и депонированию средств/выдаче гарантийных писем, последствий аккредитации ИАТА, других программ и т. д.</p>
Цены и условия	<p>a) Информация о том, что на большинстве маршрутов существует два или несколько классов перевозок при широком диапазоне пассажирских тарифов, с описанием преимуществ нормальных тарифов (например, отсутствие ограничений на остановки в пути/переходы, возможность выбрать не прямые маршруты, отсутствие сборов за отказ от билета/изменение рейса и т. п.) и "ограничительных" нормальных тарифов на некоторых рынках, которые сохраняют большинство характеристик, исторически связываемых с нормальными тарифами, однако имеют ограничения в отношении наличия числа стоповеров и, в ряде случаев, в отношении осуществления смены перевозчика, а также о преимуществах в ценах и об ограничительных условиях, которыми оговариваются специальные тарифы (например, требования к перевозкам по круговому маршруту/перевозка "туда и обратно", сезонные изменения, ограничения на остановки в пути/переходы, минимальные и максимальные периоды пребывания, предварительное бронирование и условия платежа, сборы за отказ от билета и утрата прав, требования к групповым перевозкам, к приобретению услуг "на земле" или другие дополнительные требования к приобретению услуг и т. д. Описание различных скидок, предоставляемых грудным детям, детям, студентам/молодежи и т. д., а также других льготных пассажирских тарифов.</p> <p>b) Информация о необходимости проверять предварительное приобретение услуг, если это оговаривается условиями.</p> <p>c) Если сборы или утрата прав относятся к изменению действительности билета или к замене/отказу от билета, следует включать информацию о необходимости проверять, предусматриваются ли исключения (например, в случае болезни или смерти) и предусматривается ли планом страхование от непредвиденных изменений через авиакомпанию и/или непосредственно через страховую компанию (если такое страхование предусмотрено, то на что оно распространяется).</p> <p>d) Информация о том, что во многих регионах некоторые налоги и/или сборы (например, сборы за обслуживание в аэропортах) в цену билета не включены; в таких случаях они могут добавляться при покупке билета и/или взиматься в аэропорту перед вылетом.</p>
Валюта платежа	Информация о том, что кроме стран, где подобные положения специально исключены, платежи могут осуществляться в ряде валют. Если это не предусматривается, то информация о том, какие ограничения и правила, касающиеся валюты, применяются к покупке и возврату билетов.
Билеты	a) Информация о том, что авиабилет пассажира является свидетельством его (или ее) контракта с воздушным перевозчиком или фрахтователем (см. также ниже "Условия перевозки").

	<ul style="list-style-type: none">b) Информация о последствиях приобретения неправильно оформленных билетов.c) Краткое пояснение основных обозначений на билете (например, графы, где указаны фамилия пассажира, аэропорты, авиакомпании, номера рейсов, рейсы с совместным использованием кода и их значение для пассажира, классы перевозки, даты и время отправления, статус, действительность билета и т. д.).d) Информация о том, что при бронировании или подтверждении билета следует получить и отметить номер заказа.e) Информация о том, что большинство авиакомпаний устанавливает предельные сроки полной оплаты билетов (иногда после перевозки) и что, в случае несоблюдения указанных сроков, бронь на соответствующие билеты аннулируется.
Выдача билетов по тарифам, подлежащим утверждению правительством	Информация о том, что во многих странах пассажирские тарифы могут рекламироваться и билеты продаваться по тарифам, которые еще не утверждены правительством; что подобная реклама и билеты должны сопровождаться ясным указанием, что билеты "подлежат утверждению правительством" и что покупателям подобных билетов следует обязательно сообщать о последствиях, которые могут вытекать из неутвержденного статуса таких пассажирских тарифов (например, о возможности неприменимости, возможности дополнительных сборов и о правах на компенсацию).
Билеты, выданные до объявления об увеличении пассажирских тарифов	Информация о том, что, как правило, оплаченные билеты могут облагаться дополнительными сборами, если впоследствии объявлено об утверждении увеличения пассажирских тарифов, но что в ряде стран существует исключение из этого правила.
Потеря билетов/возврат	Информация о правах на получение компенсации и правилах, которые следует соблюдать для получения компенсации. Описание разницы между "добровольной" и "недобровольной" компенсациями, а также компенсации за потерянные или украденные билеты, сборов за обслуживание, сроков подачи заявлений и возможных задержек при их рассмотрении.
Регистрация	Информация о некоторых требованиях авиакомпании к регистрации и о последствиях их невыполнения, к числу которых относятся отмена бронирования на соответствующий и все последующие рейсы по данному маршруту.
Нормы бесплатного провоза багажа и сборы за провоз багажа сверх нормы	<ul style="list-style-type: none">a) Информация о существовании различных методов установления провоза багажа и сборов за провоз норм бесплатного багажа сверх нормы в рамках так называемых систем "по числу мест" и "по весу", о вариантах авиакомпании при использовании обеих систем и о возможности применения разных норм на различных этапах перевозки при переключении с одной авиакомпании на другую или при перевозке в обратном направлении.b) Информация от авиакомпании или ее агента, необходимая для предварительного подробного ознакомления с нормами провоза багажа, которые применяются на всем протяжении предполагаемой перевозки, как в отношении регистрируемого багажа, так и в отношении ручной клади.c) Информация о том, что авиакомпания может по своему усмотрению принимать перевозимый сверх нормы багаж по тарифам используемой ею системы и в соответствии со своими правилами.d) Информация о том, что пассажиры, совершающие поездку вместе, могут объединять свои нормы бесплатного провоза багажа.

- e) Информация о том, что личные вещи можно перевозить в качестве груза, как правило, дешевле, чем при их перевозке в качестве багажа сверх нормы, но что это допускается в редких случаях.
- f) Информация о существовании ограниченной ответственности авиакомпании за потерю багажа или нанесение ему ущерба, степень которого может оцениваться перевозчиком или его агентом. Информация об исключениях из положений об ответственности, касающихся зарегистрированного багажа (например, некоторых скоропортящихся продуктов и ценных изделий), а также о возможности объявлять повышенную стоимость багажа при выплате дополнительных сборов и/или страхования, если такое страхование предусмотрено.

Право отказа в перевозке

Информация о том, что в некоторых обстоятельствах авиакомпании могут отказывать в перевозке в связи с поведением, возрастом, психическим или физическим состоянием пассажира.

Неявка к вылету, избыточное бронирование и компенсация за отказ произвести посадку пассажиров

- a) Информация, которая включает описание "пассажира, не явившегося на посадку" и каким образом следует избегать этого.
- b) Информация о том, что в целях компенсации неявок к вылету авиакомпании часто прибегают к избыточному бронированию билетов, что пассажирам с подтвержденным бронированием авиакомпании иногда отказывают в посадке из-за отсутствия мест и что в ряде стран некоторые авиакомпании предоставляют компенсацию за отказ произвести посадку пассажиров. Информация о том, что пассажиры до принятия компенсации могут выяснять свои законные права, если отказ произвести посадку повлечет за собой значительные финансовые или другие потери.

Задержка/отмена рейса

- a) Информация о том, что, если (по независящим от них обстоятельствам) авиакомпании задерживают или отменяют рейс, или если их действия приводят к тому, что пассажир пропускает стыковочный рейс, большинство авиакомпаний берет на себя обязательство выплатить компенсацию или обеспечить альтернативную перевозку без дополнительных расходов со стороны пассажира, но, что они, как правило, не берут на себя дополнительную ответственность за любой ущерб, нанесенный, например, в результате потери свободного или рабочего времени. Информация о том, что, если задержка рейса приводит к финансовым или другим потерям, пассажиры могут выяснять свои законные права.
- b) Информация о том, что, как правило, в случае задержки пассажиров большинство авиакомпаний обеспечивает им некоторые удобства, в том числе: бесплатную связь, питание, закуски, освобождение от транзитных налогов или компенсацию соответствующих расходов во время продолжительного пребывания в ночное время (в пунктах, не являющихся пунктами отправления, назначения или остановки в пути), проживание в гостинице и наземные виды транспорта.
- c) Информация о том, что в случае задержки багажа авиакомпании при некоторых обстоятельствах могут компенсировать расходы пассажиров на приобретение необходимых личных вещей.

Подтверждение

Информация о том, что многие авиакомпании требуют подтверждать бронирование определенного рейса, если перевозка прерывается более чем на 72 ч, и что невыполнение этого требования может привести к аннулированию как данной брони, так и бронирования последующих рейсов данной перевозки.

Жалобы и возмещение	Информация о правилах направления жалоб и видах судебных исков, включая информацию о разных сроках предъявления исков.
Условия перевозки	<p>а) Информация о том, что пассажиры (и воздушные перевозчики или фрахтователи) должны выполнять условия, которые указаны в билете, условия применения тарифов, правила авиакомпаний или фрахтователей, а за пределами Канады и Соединенных Штатов Америки условия перевозки, которые авиакомпании или фрахтователи должны предъявлять по первому требованию в качестве справочного материала.</p> <p>б) Информация о том, что все указанные условия могут меняться на разных этапах перевозки, если она осуществляется несколькими авиакомпаниями.</p>
Ответственность	Краткие сведения о пределах ответственности, предусмотренных международным договором (в ряде случаев дополнения другими соглашениями), которые в сжатом виде приводятся на билетном купоне, и подробно – в условиях перевозки авиаперевозчика (тарифы авиаперевозчика в Канаде и Соединенных Штатах Америки).
Глоссарий	Описание терминов и сокращений, обычно используемых воздушными перевозчиками.
Перечень вопросов, не относящихся к тарифам	<p>Информация о:</p> <ul style="list-style-type: none">• документах, необходимых для перевозки – паспортах (включая, при необходимости, информацию о машиночитываемых паспортах), визах, медицинских свидетельствах, водительских правах, дипломатическом/консульском представительстве в иностранных государствах и т. д.;• состоянии здоровья – требования к вакцинации, лечение, опасности для здоровья и защита здоровья;• страховании;• иностранной валюте и валютных ограничениях, чековых книжках пассажиров и использовании кредитных карточек;• общих таможенных требованиях и нормах беспрошлинной покупки товаров, двухканальной системе таможенной очистки;• средствах, условиях и правилах перевозки без сопровождения несовершеннолетних, беременных женщин, лиц, страдающих ожирением, а также больных и/или инвалидов;• перевозке домашних животных;• бронировании мест в гостинице и прокате автомобилей;• обслуживании в полете (питании, включая наличие особых блюд, напитках, развлечениях и т. д.);• бронировании и выборе мест, правилах курения;• правилах упаковки багажа и нанесения знаков, а также о содержимом ручной клади и одежде;• перевозке опасных грузов;• контроле за незаконным провозом наркотических средств;• имеющихся в аэропортах удобствах;• понимании информации на табло и стандартных знаков в аэропортах;• правилах регистрации и прохождения на борт воздушного судна, включая меры безопасности;• безопасности на борту воздушного судна;• правилах, которым необходимо следовать в случае потери багажа;• влиянии алкогольных напитков;• изменении времени при полетах на реактивных воздушных судах.

Часть II. Возможное содержание справочных публикаций для грузоотправителей, использующих воздушные перевозки

Справочная информация	Предварительное описание процесса установления грузовых тарифов, включая роль, которую играют авиакомпании, ИАТА и другие ассоциации авиакомпаний, экспедиторы/организаторы отправки грузов, правительства и, возможно, организации, представляющие интересы пользователей.
Разница между регулярными и чартерными перевозками	Предварительное описание различий между регулярными и нерегулярными перевозками, включая описание различных типов чартерных перевозок, с указанием, что при чартерных рейсах контракт заключается с фрахтователем, а не с воздушным перевозчиком.
Перевозка небольших грузовых мест/курьерские отправления	Описание подобных перевозок и их отличие от более общих грузовых воздушных перевозок.
Роль посредников	Описание деятельности грузовых агентств, экспедиторов/ комплектовщиков груза, всех требований к выдаче разрешений и депонированию средств/выдаче гарантийных писем, последствий аккредитации ИАТА, других программ и т. д.
Грузовые тарифы, сборы и условия	<p>a) Информация о том, что на большинстве маршрутов существует ряд грузовых тарифов со скидками на большие объемы, на перевозку многих типов груза и за использование контейнеров или поддонов.</p> <p>b) Информация о том, что грузовые тарифы определяются такими факторами, как размеры минимальных сборов, вес, плотность, упаковывание и степень трудности обработки изделия (например, при перевозке предметов нестандартных размеров, животных или опасных грузов).</p> <p>c) Информация о том, что, как правило, основные грузовые тарифы распространяются только на перевозку воздушным транспортом (от аэропорта до аэропорта), и все дополнительные услуги такие, как погрузка, доставка, обработка "на земле", таможенная очистка и хранение обычно осуществляются за дополнительную плату, за исключением небольших упаковок/курьерских отправок, где предоставляется обслуживание "от двери до двери".</p> <p>d) Информация о том, что, как правило, подарки, перевозимые в грузе, в пункте назначения подвергаются таможенной очистке или обработке, независимо от того, освобождены они от взимания пошлины, или нет.</p>
Бронирование	<p>a) Информация о том, что для некоторых типов груза (например, предметов нестандартных размеров, животных, ценных и опасных грузов) требуется предварительное бронирование и что многие авиакомпании также принимают бронирование других грузов.</p> <p>b) Информация о том, что при предварительном бронировании места следует получить и отметить номер заказа.</p>
Сбор за перевозку до доставки груза и сбор за перевозку после доставки груза	Информация о том, что общую сумму грузовых тарифов и сборов можно выплачивать в предварительном порядке в стране отправления груза (или в третьей стране) или во многих странах при выплате сбора за обслуживание после доставки груза в страну назначения.
Валюта платежа	Информация о том, что, кроме стран, где подобные положения специально исключены, платежи могут осуществляться в ряде валют, которые переводятся в местную используемую валюту по преобладающей учетной ставке банка.
Авиагрузовая накладная	a) Информация о том, что авиагрузовая накладная грузоотправителя является свидетельством его или ее контракта с воздушным перевозчиком, экспедитором или фрахтователем (см. также ниже Условия перевозки).

	<p>b) Краткое пояснение основных обозначений на авиагрузовой накладной (например, граф, где указаны ящики с фамилиями грузоотправителя, грузополучателя и экспедитора, а также адреса, аэропорты, авиакомпания, номера рейсов, грузовой тариф, класс, дата отправления груза и т. д.).</p>
Задержка	<p>Информация о том, что, хотя авиакомпании должны "закончить перевозку в разумные сроки", они не несут безусловной ответственности за задержку, за исключением нескольких маршрутов, на которых авиакомпании предлагают "срочные" перевозки, взимая или не взимая за это дополнительные сборы. Информация о том, что, если задержка рейса приводит к крупным финансовым или другим потерям, грузоотправители могут выяснять свои законные права.</p>
Компенсация	<p>Информация о правах на получение компенсации и правилах, которые следует соблюдать для получения компенсации, о сборах за обслуживание, а также о сроках подачи заявлений и возможных задержек при их рассмотрении.</p>
Жалобы и возмещение ущерба	<p>Информация о правилах направления жалоб и видах судебных исков, прежде всего, в отношении потерянного, задержанного или поврежденного груза (включая скрытый ущерб, обнаруженный после доставки), в том числе информация о разных сроках предъявления официальных исков.</p>
Условия перевозки	<p>a) Информация о том, что грузоотправители (и воздушные перевозчики или фрахтователи) должны выполнять условия, которые указаны в авиагрузовой накладной, условия применения тарифов, правила авиаперевозчиков и фрахтователей, а за пределами Канады и Соединенных Штатов Америки – условия перевозки, которые авиаперевозчики или фрахтователи должны предъявлять по первому требованию в качестве справочного материала.</p> <p>b) Информация о том, что все указанные условия могут меняться на разных этапах перевозки, если она осуществляется несколькими авиакомпаниями.</p>
Ответственность	<p>a) Краткие сведения о пределах ответственности, предусмотренных международным договором (в ряде случаев дополненным другими соглашениями), которые в сжатом виде приводятся в авиагрузовой накладной и подробно – в условиях перевозки авиаперевозчика (тарифы авиаперевозчика в Канаде и Соединенных Штатах Америки). Краткое содержание соглашений об ответственности для экспедиторов/комплектовщиков.</p> <p>b) Информация об исключениях из положений об ответственности, о возможности объявления более высокой стоимости груза при выплате дополнительных сборов и/или страховании, которая может осуществляться через перевозчика.</p> <p>c) Информация об исключениях в отношении ответственности, возможности объявлять более высокую стоимость груза при оплате дополнительных сборов и/или его страховании, которая может быть получена у перевозчика.</p>
Глоссарий	<p>Описание терминов и сокращений, обычно используемых воздушными перевозчиками.</p>
Перечень вопросов, не связанных с тарифами	<p>Информация о:</p> <ul style="list-style-type: none">• документах: указаниях грузоотправителя, коммерческих счетах, свидетельствах о прохождении груза, консульских фактурах, аккредитивах и т. д.• Перевозке опасных грузов.• Ограничениях на принятие перевозки.• Контроле за незаконным перевозом наркотических средств.• Выборе маршрута и последствиях транзитной перевозки.• Импортных ограничениях и пошлинах.• Правилах автоматизированной таможенной очистки, включая юридические последствия.• Страховании.

- Упаковке.
- Политике перевозчиков и экспедиторов в области кредитования.
- Последствиях неполучения груза.
- Преимуществвах воздушных перевозок и принципе общих издержек обращения.

ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

А

Авиагруз.....	4.5-1
Авиагрузовая накладная	A.4-6
Авиаперевозчик – член ИАТА.....	5.1-2
Авиаперевозчик	5.1-1
Авиатранспортная конференция.....	3.4-2
Авиатранспортное управление	3.4-3
Авиатранспортный комитет	3.4-2
Авиационные полномочные органы или полномочные органы гражданской авиации.....	1.2-1
Авиация.....	(iv)
Автобус	4.1-8
Автоматизированная система бронирования.....	4.7-3
Автономия.....	4.10-4
Автономный каботаж.....	4.1-11
Автономный орган аэропорта.....	4.10-4
Аккредитация	3.1-2
Акт	3.2-2
Альянс "СТАР"	4.8-1
Альянсы авиакомпаний	4.8-1
Андский комитет авиационных полномочных органов (СААА).....	3.6-2
Андский пакт.....	3.7-4
Андское сообщество.....	3.7-4
Аппарат на воздушной подушке (НОВ).....	4.1-8
Арабская комиссия гражданской авиации (АРКГА).....	3.6-2
Арабский общий рынок (АОР)	3.7-6
Арабский совет гражданской авиации.....	3.6-2
Арбитраж	2.1-8
Арбитражный суд.....	2.1-8
Аренда воздушного судна без экипажа	4.7-6
Аренда воздушного судна с экипажем	4.7-6
Арендатор	5.2-2
Арендованное воздушное судно	5.2-2
Арендодатель	5.2-2
Арендуемое без экипажа воздушное судно	5.2-2
Арендуемое с экипажем воздушное судно.....	5.2-2
Ассамблея	3.4-1
Ассамблея ЛАКГА	3.6-2
Ассоциация авиакомпаний Азии и Тихого океана (ААРА).....	3.9-1
Ассоциация авиакомпаний южной части Тихоокеанского региона (АСПА)	3.9-2
Ассоциация африканских авиакомпаний (АФРАА).....	3.9-1

Ассоциация воздушного транспорта Америки (АТА).....	3.9-1
Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН).....	3.7-2
Ассоциация европейских авиакомпаний (АЕА).....	3.9-2
Ассоциация европейских региональных авиакомпаний (ЕРА).....	3.9-2
Ассоциация международного права (АМП)	3.9-3
Ассоциация регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК).....	3.7-3
Ассоциация чартерных авиаперевозчиков (АССА).....	3.9-1
Африканская, Карибская и Тихоокеанская группа государств (АКТ группа).....	3.7-6
Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА)	3.6-1
Африканская конференция по авиатарифам.....	3.6-1
Аэродром	5.4-1
Аэродром КВП.....	5.4-1
Аэронавигационная комиссия мирной конференции	3.0-2
Аэропорт	5.4-1
Аэропорт входа/выхода.....	5.4-1
<i>A posteriori</i>	3.2-2
<i>A priori</i>	3.2-2
<i>Ab initio</i>	3.2-2

Б

Базовый пассажирский тариф.....	4.3-7
Банджунский договор по ускорению выполнения Декларации Ямусукро	3.2-6
"Белая книга"	1.2-3
Бермудское соглашение.....	2.2-1
Бермудское соглашение I.....	2.2-1
Бермудское соглашение II	2.2-1
Бесплатный проезд	3.3-5
Беспосадочное сообщение.....	5.3-2
Бизнес-бизнес (B2B).....	4.7-4
Бизнес-бизнес-потребитель (B2B2C).....	4.7-4
Бизнес-потребитель (B2C)	4.7-4
Блокирование мест	4.1-7
Более активное участие развивающихся стран.....	3.3-5
Бухарестская конвенция 1936 года.....	3.0-2
Буэнос-айресская конвенция 1935 года	3.0-2
Бюро АКГА	3.6-1
Бюро экономического сотрудничества стран южной части Тихого океана (СПЕС)	3.7-3

В			
Валовый тариф	4.3-4	Всемирная федерация ассоциаций туристических агентств (UFTAA).....	3.9-3
Варшавская конвенция.....	3.2-4	Всемирный почтовый союз (ВПС)	3.5-2
"Варшавская система"	3.2-4	Всемирный рынок.....	4.1-1
Вежливость.....	1.1-3	Всемирный совет по туризму и путешествиям (ВСТП)	3.9-3
Венская конвенция о праве международных договоров.....	3.2-2	Вспомогательное сообщение	5.3-2
Вербальная нота.....	2.1-5	Вспомогательный перевозчик.....	5.1-2
Вертодром.....	5.4-1	Вступающий на рынок новый перевозчик	5.1-2
Вертолет.....	5.2-1	Вторая "свобода воздуха"	4.1-5
Взаимность	1.1-3	Второй рейс по маршруту.....	4.1-6
Взаимообмен воздушными судами	4.1-8	Выбранный пункт	4.1-3
Взаимообменный рейс	4.1-8	Выполненные тонно-километры.....	5.1-3
Веб-тариф	4.3-5	Выполненный пассажиро-тонно-километраж	5.1-3
Вид поставки	3.3-4	Высокоскоростное гражданское транспортное воздушное судно (HCST).....	5.2-2
Винтокрылое воздушное судно	5.2-1	Выступить.....	3.1-3
Внутреннее воздушное сообщение	5.3-1	Высший орган	3.2-1
Внутренние дела	3.7-3	Выход из договора.....	3.1-4
Внутренние перевозки	4.1-10		
Внутренний аэропорт.....	5.4-1	Г	
Внутренний тариф	4.3-2	Гагская конвенция.....	3.2-5
Внутренний перевозчик.....	5.1-1	Гагский протокол	3.2-4
Воздушная трасса, состоящая из двух треков.....	4.1-4	Гаванская конвенция	3.0-2
Воздушная трасса, состоящая из одного трека.....	4.1-5	Газета.....	1.2-3
Воздушное сообщение	5.3-1	ГСТУ	3.3-4
Воздушное судно	5.2-1	Гвадалахарская конвенция	3.2-4
Воздушное судно большой емкости	5.2-2	Гватемальский протокол.....	3.2-4
"Воздушное судно главы 2".....	5.2-3	Генеральная Ассамблея ООН.....	3.5-1
"Воздушное судно главы 3".....	5.2-3	Генеральное соглашение о тарифах и торговле (ГАТТ).....	3.5-2
Воздушное судно имеет национальность.....	5.2-1	Генеральное соглашение о торговле услугами (ГСТУ).....	3.3-4
Воздушное судно "комби"	5.2-1	Генеральные директораты (DG)	3.7-4
Воздушное судно КВП.....	5.2-1	Гиперзвуковое воздушное судно	5.2-2
Воздушное судно очень большой емкости (УНСТ).....	5.2-2	Глобальные системы распределения (ГСП).....	4.7-4
Воздушное судно с большой дальностью полета.....	5.2-2	Годная к чартерным полетам	4.6-3
Воздушное судно с двумя реактивными двигателями.....	5.2-2	Государственные воздушные суда	5.2-1
Воздушное судно с малой дальностью полета	5.2-2	Государственный перевозчик.....	5.1-2
Воздушное судно с неподвижным крылом	5.2-1	Государство регистрации.....	4.7-6
Воздушное судно с поршневым двигателем	5.2-2	Государство эксплуатанта.....	4.7-6
Воздушное судно с тремя реактивными двигателями.....	5.2-2	Грабительский тариф	4.3-7
Воздушное судно со средней дальностью полета	5.2-2	График (графики) маршрутов	2.2-4
"Воздушные суда категории 2"	5.2-3	Груз	4.5-1
"Воздушные суда категории 3"	5.2-3	Грузовая гибкость	4.1-4
Воздушный транспорт	(iv)	Грузовая пропускная способность	5.4-1
Восточноазиатский экономический совет (ВАЭС).....	3.7-2	Грузовое воздушное сообщение	5.3-1
Восьмая "свобода воздуха".....	4.1-10	Грузовой авиаперевозчик	5.1-1
Временная организация международной гражданской авиации (РІСАО).....	3.0-2	Грузовой тариф	4.3-2
Всемирная организация по туризму.....	3.5-2	Грузовой тариф для перевозки разнородных грузов	4.3-5
Всемирная торговая организация	3.5-2	Грузовой тариф смешанных перевозок.....	4.3-5

Грузовой тариф со скидкой при использовании приспособления для перевозки грузов (ULD)	4.3-5	Договор о Европейском союзе	3.7-3
Грузовой узловой аэропорт	5.4-2	Договор за печатью	3.2-2
Грузовые агенты	4.5-2	Договор Меркосур	3.7-5
Грузовые чартерные перевозки	4.6-8	Договор Монтевидео	3.7-5
Грузоотправитель	4.3-2	Договор Чагуарамаса	3.7-5
Грузополучатель	4.3-2	Договоренность	3.2-2
Группа восьми (G-8)	3.7-6	Договорные тарифы	4.3-4
Группа по переговорам о торговле услугами	3.5-2	Дозвуковое воздушное судно	5.2-2
Группа семи (G-7)	3.7-6	Докладчик	3.1-2
Группа семидесяти семи (G-77)	3.7-6	Документ ИКАО	3.4-4
Группа экспертов	2.1-4, 3.4-2	Документ о позиции	2.1-3
Группа экспертов ЛАКГА по политике в области воздушного транспорта (GEPТА)	3.6-2	Долговременная предельная себестоимость	4.3-11
Группа экспертов ЛАКГА по расходам и тарифам (GECOT)	3.6-2	Дополнительный аэропорт	5.4-1
Группа экспертов по регулированию воздушного транспорта	3.4-2	Дополнительный протокол № 1	3.2-4
Группа экспертов по экономике аэропортов	3.4-2	Дополнительный протокол № 2	3.2-4
Группа экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания	3.4-2	Дополнительный протокол № 3	3.2-4
Д		Дополнительный рейс по маршруту	4.1-6
Дальнейший пункт	4.1-3	Дополнительный тариф	4.3-3
Дата вступления в силу	4.3-8	Доступ к рынку	3.3-5
Дата прекращения действия	4.3-8	Доступ к рынку воздушного транспорта	4.1-1
Дата продажи	4.3-8	<i>De facto</i>	3.2-3
Двойное назначение	4.1-5	<i>De jure</i>	3.2-3
Двойное отклонение	4.3-6	<i>DG IV (Конкуренция)</i>	3.7-4
Двойное утверждение	4.3-6	<i>DG VII (Транспорт)</i>	3.7-4
Двойной путь	4.1-4	<i>DG XI (Окружающая среда, защита пользователей и ядерная безопасность)</i>	3.7-4
Двустороннее регулирование	2.0-1	Е	
Двустороннее соглашение	2.2-1	Европейская ассоциация свободной торговли (ЕАСТ)	3.7-4
Двусторонний интерлайнинг	4.3-9	Европейская комиссия	3.7-4
Двусторонний тариф	4.3-3	Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА)	3.6-1
Девятая "свобода воздуха"	4.1-11	Европейская счетная палата	3.7-4
"Дедовские права"	4.10-2	Европейская экономическая зона (ЕЭЗ)	3.7-3
Декада транспорта и связи Организации Объединенных Наций	3.5-1	Европейская экономическая комиссия (ЕЭК)	3.7-3
Декларация	3.2-2	Европейские сообщества	3.7-3
Декларация Ямусукро о новой африканской политике в области воздушного транспорта	3.2-6	Европейский парламент	3.7-4
Делегация на переговорах	2.1-4	Европейский союз (ЕС)	3.7-3
Денонсация	2.1-8	Европейский суд	3.7-4
Денонсация договора	3.1-4	Европейский центральный банк	3.7-4
Депозитарий	3.1-4	Европейское сообщество угля и стали	3.7-3
Дипломатическая конференция	3.1-3	Европейское сообщество (ЕС)	3.7-3
Дипломатическая нота	2.1-5	Европейское сообщество по атомной энергии (ЕСАЭ или ЕВРОАТОМ)	3.7-3
Директивы Совета	3.7-4	Европейское экономическое сообщество (ЕЭС)	3.7-3
Добавление	3.1-2	Единственное назначение	4.1-5
Добрые услуги	2.1-8	Единый европейский рынок	3.7-4
Договаривающиеся стороны	2.2-2	Единый чартерный рейс	4.6-2
Договор	3.2-2	Ежегодное Генеральное совещание ИАТА (AGM)	3.8-1
		<i>ETOPS</i>	5.2-2
		<i>Ex parte</i>	3.2-3
		<i>Ex post facto</i>	3.2-3

Ж		Капитальный лизинг.....	4.7-5
Женевская конвенция.....	3.2-5	Карибское сообщество и Карибский общий рынок (КАРИКОМ).....	3.7-5
Жесткие права.....	2.2-3	Картахенское соглашение.....	3.7-4
Журнал.....	1.2-3	Катер (LCH).....	4.1-8
Журнал ИКАО.....	3.4-4	Кворум.....	3.1-2
З		Классовый грузовой тариф.....	4.3-5
Загрузка на борту.....	4.1-11	Классы бронирования.....	4.2-6
Заключительный акт.....	3.1-3	Клиринговая фирма.....	3.8-4
Западноафриканское экономическое сообщество (ЗАЭС).....	3.7-2	Клубный интерлайнинг.....	4.3-9
Запасной аэропорт.....	5.4-1	Команда по переговорам.....	2.1-4
Засылочный рейс.....	4.1-6	Комиссионная надбавка.....	4.3-5
Заявления о политике ЕКГА.....	3.6-2	Комиссионное вознаграждение.....	4.3-2
Зона 1.....	3.8-2	Комиссия для стран южной части Тихого океана (КЮТО).....	3.7-3
Зона 2.....	3.8-2	Комиссия по Индийскому океану (КИО).....	3.7-2
Зона 3.....	3.8-2	Комиссия по транспорту и связи Юга Африки (SATCC).....	3.7-2
Зона гибкого ценообразования.....	4.3-6	Комитет ЕКГА по координации.....	3.6-1
Зона гибкости.....	4.3-7	Комитет регионов (КР).....	3.7-4
Зональные конференции.....	3.8-2	Комитет управляющих ИАТА (ВГ).....	3.8-1
Зона обоснованности.....	4.3-7	Коммерциализация.....	4.10-4
Зона свободной торговли АСЕАН (АФТА).....	3.7-2	Коммерческий пассажиро-километраж.....	5.1-3
И		Коммерческие транспортные воздушные суда.....	5.2-1
Иберо-американская конвенция об авионавигации.....	3.0-2	Коммерческий аэропорт.....	5.4-1
Избыточное бронирование.....	4.2-6	Коммерческий пассажир.....	5.1-3
Изменение договора.....	3.1-4	Коммерческий тонно-километраж.....	5.1-3
Измирский договор.....	3.7-6	Коммерческое воздушное сообщение.....	5.3-1
Иностранное инвестирование.....	4.1-2	Коммерческое присутствие.....	3.3-5
Иностраный персонал.....	4.7-2	Компания, выдающая льготу (франшизу).....	4.1-7
Институт воздушного транспорта (ИВТ).....	3.9-3	Комплексный тариф.....	4.3-3
Институт международного права (ИМП).....	3.9-3	Конвенция.....	3.2-2
Инструмент ратификации, принятия или утверждения.....	3.1-4	Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения.....	3.2-5
Интерлайнинг.....	4.3-3	Конвенция о международной гражданской авиации.....	3.2-3
Интерлайнинг в системе ИАТА.....	4.3-9	Конец маршрута или конечный пункт.....	4.1-4
Интерлайнинг вне системы ИАТА.....	4.3-9	Конкретные принципы в рамках ГСТУ.....	3.3-5
Интернет-тариф.....	4.3-5	Консолидатор.....	4.3-4
Информационный документ.....	3.1-2	Консультации.....	2.1-1
Исполнительный комитет ЛАКГА.....	3.6-2	Консультация по вопросу внесения изменений.....	2.1-2
Исправление.....	3.1-2	Консультация по вопросу инновации.....	2.1-2
Исследовательская группа по автоматизированным системам бронирования (АСБ).....	3.4-3	Консультация по вопросу перераспределения.....	2.1-2
Исследовательская группа Секретариата.....	3.4-3	Консультация по вопросу продления.....	2.1-2
Исследовательское бюро европейских авиакомпаний (ЕАРВ).....	3.9-2	Консультация по урегулированию спора.....	2.1-2
<i>Inter alia</i>	3.2-3	Консультация по тарифам.....	4.3-9
К		Контейнерный тариф.....	4.3-5
Каботаж.....	4.1-10	Контейнеры.....	4.5-2
Каботажная привилегия.....	4.1-10	Контракт на перевозку.....	4.3-2
Каботажные перевозки.....	4.1-10	Контрольный уровень.....	4.3-7
"Как раз вовремя".....	4.5-1	Конференция ИАТА по грузовым агентствам.....	3.8-2
		Конференция ИАТА по грузовым перевозкам.....	3.8-2
		Конференция ИАТА по координации грузовых тарифов.....	3.8-2

Конференция ИАТА по координации пассажирских тарифов.....	3.8-2	Маркетинг.....	4.7-2
Конференция ИАТА по координации расписаний.....	3.8-4	Маршрутный тариф.....	4.3-3
Конференция ИАТА по координации тарифов.....	3.8-2	Мегаальянс.....	4.8-1
Конференция ИАТА по пассажирским агентствам.....	3.8-2	Мегаперевозчик.....	5.1-2
Конференция ИАТА по пассажирским перевозкам.....	3.8-2	Мегаузловой аэропорт.....	5.4-2
Конференция ИАТА по перевозкам.....	3.8-1	Межгосударственный авиационный комитет (МАК).....	3.6-2
Конференция ИАТА по процедурам.....	3.8-2	Международная ассоциация авиаперевозчиков (ИАКА).....	3.9-2
Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД).....	3.5-2	Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА).....	3.8-1
Конференция по координации экономического развития юга Африки (ККЭРЮА).....	3.7-2	Международная ассоциация воздушного транспорта Латинской Америки (АПАЛ).....	3.9-1
Конфигурация.....	4.1-5	Международная ассоциация воздушных перевозок (АТАФ).....	3.9-1
Координация тарифов.....	4.3-9	Международная ассоциация гражданских аэропортов (ИКАА).....	3.9-2
Корпоратизация.....	4.10-4	Международная ассоциация делового туризма (ИВТА).....	3.9-3
Коэффициент безубыточной коммерческой загрузки.....	4.2-2	Международная ассоциация потребителей.....	3.9-2
Коэффициент загрузки.....	4.2-1	Международная комиссия по аэронавигации (ИКАН).....	3.0-2
Коэффициент занятости кресел.....	4.2-1	Международная конференция по аэронавигации.....	3.0-2
Коэффициент пассажирской загрузки.....	4.2-1	Международная организация гражданской авиации (ИКАО).....	3.4-1
Кратковременные предельные затраты.....	4.3-11	Международная организация по стандартизации (ИСО).....	3.5-2
Краткосрочное представление тарифа.....	4.3-8	Международная организация потребительских союзов (МОПС).....	3.9-2
Круг ведения.....	3.2-2	Международная организация труда (МОТ).....	3.5-2
Круговой полет.....	4.1-12	Международная торговая организация (МТО).....	3.5-2
Крупное воздушное судно.....	5.2-1	Международная торговая палата (МТП).....	3.9-3
Крупный авиаперевозчик.....	5.1-2	Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА).....	3.9-2
Крупный каботаж.....	4.1-10	Международная федерация судовых рабочих, докеров и речников.....	3.9-3
Крупный узловой аэропорт.....	5.4-2	Международная федерация тур-операторов (ИФТО).....	3.9-3
Курьерская и срочная доставка отправок/небольших посылок.....	4.5-1	Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА).....	3.9-3
Л		Международная федерация транспортных рабочих (МФТ).....	3.9-3
Латиноамериканская ассоциация интеграции (ЛАИ).....	3.7-5	Международная федерация экспедиторских организаций.....	3.9-3
Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА).....	3.6-2	Международное воздушное сообщение.....	5.3-1
Латиноамериканская экономическая система (ЛАЭС).....	3.7-4	Международное общество авиационной электросвязи (СИТА).....	3.9-3
Либерализованные воздушные соглашения.....	2.2-1	Международное соглашение о порядке установления тарифов для внутриевропейских регулярных перевозок.....	3.2-6
Лига арабских государств (ЛАГ).....	3.6-7	Международное соглашение о порядке установления тарифов при регулярных воздушных сообщениях.....	3.2-5
Лизинг воздушных судов.....	4.7-5	Международное соглашение о распределении объемов перевозок на внутриевропейских регулярных воздушных сообщениях.....	3.2-6
Лимузин (ЛМО).....	4.1-8		
Линейный.....	4.7-3		
Лица без права на въезд.....	4.9-6		
Лицензированный перевозчик.....	5.1-1		
Лицензия.....	1.1-1		
Ломейская конвенция.....	3.7-6		
Льготный билет.....	4.3-5		
М			
Маастрихтский договор.....	3.7-3		
Магистральное сообщение.....	5.3-2		
Мадридская конвенция.....	3.0-2		
Максимально разрешенное расстояние (МРМ).....	4.3-3		

Международный аэропорт.....	5.4-1	Многостороннее соглашение по либерализации воздушных перевозок между государствами Форума тихоокеанских островов	3.2-6
Международный банк реконструкции и развития (МБРР)	3.5-2	Многосторонние соглашения о совместных перевозках между авиакомпаниями (МГА).....	3.8-4
Международный перевозчик.....	5.1-1	Многосторонний тариф	4.3-3
Международный совет ассоциаций аэропортов (МСАА).....	3.9-2	Многочисленное контролируемое назначение	4.1-5
Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА)	3.9-2	Многочисленное неограниченное назначение.....	4.1-5
Международный совет аэропортов (МСА)	3.9-2	Монреальская конвенция.....	3.2-5
Международный совет деловой авиации (МСДА).....	3.9-2	Монреальская конвенция 1999 г.	3.2-5
Международный совет эксплуатантов аэропортов (АОСИ).....	3.9-2	Монреальский протокол № 4	3.2-4
Международный союз американских республик.....	3.7-6	Монреальское соглашение 1966 года.....	3.2-4
Международный союз электросвязи (МСЭ)	3.5-2	"Мягкие права".....	2.2-3
Международный Суд (МС)	3.5-1	<i>Mutatis mutandis</i>	3.2-3
Международный тариф.....	4.3-1		
Международный фонд ассоциаций авиапассажиров (IFAPA).....	3.9-3	Н	
Межправительственная организация	3.2-1	Надгосударственная структура	2.0-1
Межправительственное соглашение о гражданской авиации и использованию воздушного пространства	3.6-2	Надлежащий перевозчик	5.1-2
Мелкий каботаж.....	4.1-10	Наземное обслуживание	4.10-1
Меморандум о взаимопонимании (МОВ)	2.2-1	Наземные виды транспорта	4.1-8
Меморандум о консультации	2.1-5	Назначающая страна	4.3-6
Местное автодорожное обслуживание (RFS)	4.1-8	Назначение.....	4.1-5
Местная перевозка.....	4.1-12	Назначенный перевозчик	5.1-1
Местные воздушные суда.....	5.2-2	Национальное регулирование в области воздушного транспорта.....	1.0-1
Местный перевозчик	5.1-2	Национальный перевозчик	5.1-1
Местный тариф	4.3-3	Национальный режим	3.3-5
Место проведения переговоров	2.1-3	Начальная загрузка	4.1-11
Метод предварительного определения	4.2-2	Начальный чистый тариф	4.3-4
Метод свободного определения.....	4.2-2	Начинающий перевозчик.....	5.1-2
Метод соглашения бермудского типа I.....	4.2-2	Небольшое или легкое воздушное судно	5.2-2
Механизм выделения окон	4.10-2	Недисциплинированные или нарушающие порядок пассажиры	4.9-5
Мини-узловой аэропорт.....	5.4-2	Некомплексный тариф	4.3-3
Многостороннее регулирование.....	3.1-1	Нелинейные учреждения по продаже	4.7-3
Многостороннее соглашение	2.4-1	Неопубликованный авиатариф	4.3-2
Многостороннее соглашение, касающееся осуществления воздушных перевозок в пределах Общего рынка стран Карибского региона (КАРИКОМ)	3.2-6	Неофициальная консультация.....	2.1-1
Многостороннее соглашение о коммерческих правах при нерегулярных воздушных сообщениях в Европе	3.2-5	Неофициальный документ.....	2.1-5
Многостороннее соглашение о коммерческих правах при нерегулярных воздушных сообщениях членов Ассоциации государств Юго-Восточной Азии.....	3.2-5	Непоощрительный специальный тариф	4.3-3
Многостороннее соглашение о либерализации международного воздушного транспорта.....	3.2-6	Неправительственная организация (НПО)	3.2-1
Многостороннее соглашение о пропорциональных тарифах (МРА)	4.3-9	Нерегулярная авиаперевозка	4.6-1
		Нерегулярное международное воздушное сообщение.....	5.3-2
		Нерегулярный авиаперевозчик	5.1-1
		Нерегулярный международный перевозчик	5.1-1
		Нормальный тариф экономического класса.....	4.3-3
		<i>Нормативные аспекты выделения "окон" на прилет и вылет рейсов в международных аэропортах (Cir 283)</i>	3.4-4
		Нота	2.1-5
		Нота первого лица	2.1-5
		Нота третьего лица	2.1-5

О			
Обмен письмами	2.2-4	Оценка тарифов или принятия решений об утверждении или отклонении тарифов, представленных авиаперевозчиками	4.3-7
Обусловленное право	4.1-8	Очень крупное коммерческое транспортное воздушное судно (VLCT)	5.2-2
Общая внешняя политика и политика безопасности	3.7-3	П	
Общая тарификация	4.3-7	Пакет	3.8-3
Общее обязательство в рамках ГСТУ	3.3-5	Памятная записка	2.1-5
Общественная чартерная перевозка	4.6-2	Панамериканская конвенция о коммерческой авиации	3.0-2
Общественный перевозчик	5.1-2	Панамериканский союз	3.7-6
Общие правила	4.3-2	Парижская конвенция	3.0-2
Общий конечный пункт	4.1-4	Парижская конвенция по регулированию воздушной навигации	3.0-2
Общий рынок Восточной и Южной Африки	3.7-2	"Парижский клуб" или "Клуб Парижа"	3.7-6
Общий рынок государств Южного конуса (МЕРКОСУР)	3.7-5	Парламентская ассамблея Европейского совета	3.7-3
Объединение перевозок	4.6-2	Пассажирская пропускная способность	5.4-1
Объединенные авиационные администрации (ОАА)	3.6-2	Пассажирский авиаперевозчик	5.1-1
Объединенные совещания	3.8-2	Пассажирский билет	4.3-2
Объявленный тариф	4.3-2	Пассажирский тариф	4.3-2
Обычный тариф	4.3-3	Пассажирское воздушное сообщение	5.3-1
Обычный тариф между двумя пунктами	4.3-3	Пассажирское воздушное судно	5.2-1
Оговорка	3.1-4	Пассажиры, имеющие ненадлежащие проездные документы	4.9-6
Ограниченный обычный тариф	4.3-3	Первая "свобода воздуха"	4.1-5
Одиночный путь	4.1-5	Перевод и перечисление валюты	4.7-1
Однофакторный тариф	4.3-3	Переводной коэффициент	4.2-2
"Окно" в аэропорту	4.10-2	Перевозка на "слепом участке"	4.1-12
Операционный лизинг	4.7-5	Перевозка несколькими авиакомпаниями со "стопвером"	4.1-12
Определение "регулярное международное воздушное сообщение"	3.4-4	Перевозка несколькими авиакомпаниями через пункт стыковки	4.1-12
Оптовик	4.3-4	Перевозка одной авиакомпанией со стопвером	4.1-12
Опубликованный тариф	4.3-2	Перевозка одной авиакомпанией через пункт стыковки	4.1-13
Организатор чартерной перевозки/поездки	4.6-2	Перевозки аэротакси	5.3-2
Организация Азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС)	3.7-2	Перевозчик, не являющийся членом ИАТА	5.1-2
Организация американских государств (ОАГ)	3.7-6	Перевозчик, обеспечивающий полный фактор услуг	5.1-2
Организация арабских воздушных перевозчиков (ААСО)	3.9-1	Перевозчик с более низкими расходами	5.1-2
Организация африканского единства (ОАЕ)	3.7-2	Перевозчик – совместное предприятие	5.1-2
Организация восточнокарибских государств (ОВКГ)	3.7-5	Перевозчик Сообщества	5.1-2
Организация Объединенных Наций (ООН)	3.5-1	Перевозчик туристического класса	5.1-2
Организация центральноамериканских государств (ОЦАГ)	3.7-5	Пассажирская пропускная способность	5.4-1
Организация экономического сотрудничества (ОЭС)	3.7-6	Пассажирский авиаперевозчик	5.1-1
Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР)	3.5-3	Переговорная позиция	2.1-3
Органы по управлению воздушным транспортом	1.2-1	Переговоры	2.1-1
Основное место деятельности	4.4-5	Перегоночный полет	4.1-6
Основные принципы либерализации	3.3-5	Перегруженный аэропорт	5.4-1
Особые правила	4.3-2	Письмо государствам ИКАО	3.4-5
Открытая зона	3.8-3	Пленарная конференция ЕКГА	3.6-1
Официальная консультация	2.1-1	Пленарное заседание	2.1-4
Официальная нота	2.1-5		

Пленум АКГА	3.6-1	Право "первой свободы"	4.1-5
Повестка дня	3.1-2	Право "пятой свободы"	4.1-8
По факту	4.3-4	Право смешанной перевозки	4.1-8
Поддоны	4.5-2	Право "третьей свободы"	4.1-8
Подзональная конференция	3.8-2	Право "четвертой свободы"	4.1-8
Поезд (TRN)	4.1-8	Право "шестой свободы"	4.1-10
Переговорная позиция	2.1-3	Правопреемство в отношении двустороннего	
Политика безопасности	3.7-3	соглашения	2.1-7
<i>Политика и инструктивный материал в области</i>		Правосудие и внутренние дела	3.7-3
<i>регулирующего международного воздушного</i>		Преамбула	2.2-2
<i>транспорта (Дос 9587)</i>	3.4-4	Предварительная повестка дня	3.1-2
<i>Политика ИКАО в области аэропортовых сборов</i>		Предварительный порядок работы	3.1-2
<i>и сборов за аэронавигационное обслуживание</i>		Предлагаемый тариф	4.3-8
<i>(Дос 9082)</i>	3.4-4	Предложения и запросы	3.3-6
<i>Политика ИКАО по налогообложению в области</i>		Предоставление привилегий	4.1-7
<i>международного воздушного транспорта</i>		Представительство физического лица	3.3-5
<i>(Дос 8332)</i>	3.4-4	Представление тарифа	4.3-1
Полномочия	2.1-7, 3.1-2	Преференциальная торговая зона для стран	
Полномочные органы гражданской авиации	1.2-1	Восточной и Южной Африки (ПТЗ)	3.7-2
Положения о подписании	2.2-4	Приватизация	4.10-4
Поправка к договору	3.1-4	Приемлемые тарифы	4.3-7
Порядок работы	3.1-2	Приложение ГСТУ по воздушным перевозкам	3.3-4
Последовательная либерализация	4.1-2	Приложение о маршрутах	2.2-4
Последовательный каботаж	4.1-10	Приложения	2.2-4
Посредничество	2.1-8	Принцип самой низкой комбинации	4.3-3
Постоянные комитеты ИАТА	3.8-1	Принятая повестка дня	3.1-2
Постоянный секретариат Генерального договора		Присоединение	3.1-4
<i>об экономической интеграции Центральной</i>		Провозная емкость авиаперевозчика	4.2-1
<i>Америки (СИЕКА)</i>	3.7-5	Программа для часто летающих пассажиров	4.3-2
Потребление за границей	3.3-5	Программируемые чартерные перевозки	4.6-4
Почтовый узловой аэропорт	5.4-2	Продажа и сбыт услуг воздушного транспорта	3.3-4
Права на ведение бизнеса	2.2-3	Продажный тариф	4.3-5
Права на перевозки	4.1-8	Прозрачность	3.3-5
Права пассажиров	4.9-1	Промежуточное соглашение о международной	
Правила Комиссии	3.7-4	гражданской авиации	3.0-2
Правила Совета	3.7-4	Промежуточный пункт	4.1-3
Правило Арида-Тернера	4.3-11	Проникновение на рынок воздушного транспорта	4.1-1
Правило здравого смысла	4.3-11	Пропорциональное распределение доходов	A3-1
Право "восьмой свободы"	4.1-10	Пропорциональный тариф	4.3-3
Право "второй свободы"	4.1-5	Пропускная способность аэровокзала	5.4-1
Право выборочной остановки	4.1-7	Пропускная способность аэропорта	5.4-1
Право "девятой свободы"	4.1-11	Пропускная способность ВПП	5.4-1
Право на выборочное исключение остановок	4.1-6	Противозаконная тарифная практика	4.3-5
Право на доступ к основному рынку	4.1-2	Протокол	2.2-4
Право на каботаж	4.1-10	Протокол, дополнительный к Монреальской	
Право на маршрут	4.1-2	конвенции 1971 года	3.2-5
Право на перевозку	4.1-8	Протокол к Многостороннему соглашению о	
Право на пролет или право пролета	4.1-5	либерализации международных воздушных	
Право на создание	4.1-2	перевозок	3.2-6
Право на техническую остановку	4.1-5	Процесс двустороннего регулирования	2.1-1
Право на эксплуатацию	4.1-5	Процесс координации тарифов ИАТА	3.8-2
Право осуществлять дополнительные рейсы по		Процесс национального регулирования	1.1-1
маршруту	4.1-6	Процесс регулирования	(iii)

Прямое воздушное сообщение.....	5.3-2	Регулирование провозной емкости.....	4.2-1
Прямые транзитные перевозки	4.1-11	Регулярное воздушное сообщение	5.3-1
Публичный экскурсионный тариф	4.3-4	Регулярное международное воздушное сообщение.....	5.3-1
Пульные соглашения.....	4.2-6	Регулярный авиаперевозчик или авиакомпания.....	5.1-1
Пункт	2.2-2, 4.1-2	Регулярный международный авиаперевозчик	5.1-1
Пункт входа/выхода	4.1-4	Редакционная группа.....	2.1-4
Пункт двустороннего соглашения.....	2.2-2	Режим наибольшего благоприятствования (РНБ).....	3.3-5
Пункт за пределами	4.1-4	Режим одностороннего отклонения	4.3-7
Пункт о поправках.....	2.2-4	Резолюции	3.8-3
Пункт отправления и назначения в соответствии с билетом или авиагрузовой накладной	4.1-10	Резолюции ЕКГА	3.6-2
Пункт отправления и назначения на полетном купоне или полетном участке рейса	4.1-10	Резолюция.....	3.2-2
Пятая "свобода воздуха"	4.1-8	Рейс совместного обслуживания	4.1-7
<i>Pacta sunt servanda</i>	3.1-4	Рекомендация	3.2-2
<i>Prima facie</i>	3.2-3	Решение 297 Комиссии Картахенского соглашения.....	3.2-6
Р		Римская конвенция	3.2-5
Рабочая группа	2.1-4	Римский договор.....	3.7-3
Рабочий документ	3.1-2	<i>Руководство по прогнозированию воздушных перевозок (Дос 8991)</i>	3.4-4
Рабочий документ консультации (переговоров).....	2.1-5	<i>Руководство по статистической программе ИКАО (Дос 9060)</i>	3.4-4
Разгрузочный аэропорт.....	5.4-1	<i>Руководство по экономике авионавигационных служб (Дос 9161)</i>	3.4-4
Размещение пассажиров одного класса	4.2-5	<i>Руководство по экономике аэропортов (Дос 9562).....</i>	3.4-4
Размещение различных классов пассажиров	4.2-5	Руководящий орган	3.2-2
Разовый тариф	4.3-3	Рынок "регион – регион".....	4.1-1
Разрешение	1.1-1	Рынок воздушного транспорта	4.1-1
Рамочное соглашение.....	2.1-6	Рынок пары городов	4.1-1
Располагаемые кресло-километры	5.1-3	Рынок пары государств	4.1-1
Располагаемый тонно-километраж	5.1-3	Рыночный авиатариф	4.3-2
Распределение провозной емкости.....	4.2-2	С	
Расстояние между пунктами, указанными в тарифе (ТРМ)	4.3-3	Самолет	5.2-1
Расчетный тариф.....	4.3-3	Санкционированная провозная емкость	4.2-2
Расширенное двустороннее соглашение	2.4-1	<i>Сборник двусторонних соглашений о воздушном транспорте (Дос 9511).....</i>	3.4-4
Ратификация	2.1-7	Сбыт продуктов авиакомпаний	4.7-3
Раунд.....	2.1-4	Сверхзвуковое воздушное судно	5.2-2
Раунд консультаций	2.1-4	Сверхлегкое воздушное судно	5.2-2
Раунд переговоров	2.1-4	Свободное ценообразование	4.3-6
Реактивное воздушное судно	5.2-2	Северный Совет (СС)	3.7-4
Реактивный самолет большой емкости.....	5.2-1	Североамериканское соглашение о свободной торговле (НАФТА)	3.7-5
Региональное воздушное сообщение	5.3-1	Седьмая "свобода воздуха".....	4.1-10
Региональные воздушные суда.....	5.2-2	Секретариат	3.2-1
Региональные комиссии ООН.....	3.5-1	Секретариат ИАТА.....	3.8-1
Региональные семинары ИКАО	3.4-5	Секретариат ИКАО.....	3.4-1
Региональные сотрудники по воздушному транспорту	3.4-3	Секретариат ООН	3.5-1
Региональный аэропорт	5.4-1	Секретариат Рамочной конвенции ООН по изменению климата	3.5-3
Региональный перевозчик	5.1-2	Семинары по политике ИКАО в области регулирования	3.4-5
Региональный реактивный самолет	5.2-3	Серия договоров Организации Объединенных Наций (UNTS)	3.5-1
Региональный узловой аэропорт	5.4-2		
Регистр	1.2-3		
Регулирование	(iii)		
Регулирование доходности.....	4.2-5		

Сертификат авиатранспортного эксплуатанта (САЭ)	4.7-6	Согласованный совместный пресс-релиз	2.1-5
Сертифицированный перевозчик	5.1-1	Согласованный тариф	4.3-3
Сетевой перевозчик	5.1-2	Соглашение ad referendum	2.1-5
Система диапазона тарифов	4.3-7	Соглашение CLMV	3.2-6
Система зональных тарифов	4.3-7	Соглашение inter se	3.1-4
Система ИАТА по переводу валют	A2-1	Соглашение бермудского типа	2.2-1
Система ИАТА/СИТА поиска багажа (BAGTRAC)	3.8-4	Соглашение бермудского типа I	2.2-1
Система максимального тарифа	4.3-8	Соглашение КОМЕСА	3.2-6
Система сдерживания	4.1-2	Соглашение Кона	3.2-6
Система узлового и вспомогательных аэропортов	5.4-2	Соглашение между генеральными директорами гражданской авиации Королевства Камбоджа, Лаосской Народно- Демократической Республики, Союза Мьянма и Социалистической Республики Вьетнам об установлении субрегионального сотрудничества в области воздушного транспорта.....	3.2-6
Система урегулирования взаиморасчетов (СУВ).....	3.8-4	Соглашение о визах для экипажей авиакомпаний	2.2-5
Система урегулирования расчетов за грузовые перевозки (CASS)	3.8-4	Соглашение о воздушном транспорте	2.2-1
"Скай тим"	4.8-1	Соглашение о воздушных сообщениях	2.2-1
Сквозное сообщение	5.3-2	Соглашение о двух свободах.....	3.2-4
Сквозной тариф	4.3-3	Соглашение о международном воздушном транспорте	3.2-4
"Слепой участок"	4.1-12	Соглашение о нерегулярных воздушных сообщениях ...	2.2-1
Смена емкости	4.1-6	Соглашение о предварительной очистке	2.2-5
Смена емкости "fan"	4.1-6	Соглашение о пяти свободах.....	3.2-4
Смена емкости "Y"	4.1-6	Соглашение о транзите при международных воздушных перевозках.....	3.2-4
Смена емкости второй страны	4.1-6	Соглашение об авиационной безопасности	2.2-5
Смена емкости третьей страны	4.1-6	Соглашение об устранении двойного налогообложения, относящегося к воздушным сообщениям.....	2.2-4
Смешанное воздушное судно.....	5.2-1	Соглашение чикагского типа	2.2-1
Смешанное сообщение	5.3-1	Соглашения о метеорологии	2.2-5
Смешанные пассажирские/грузовые чартерные перевозки	4.6-2	Соглашения о поиске и спасании	2.2-5
Смешанные перевозки	4.5-1	Соглашения о пошлинах на топливо.....	2.2-5
Смешанный узловой аэропорт	5.4-2	Соглашения о связи	2.2-5
Соблюдение тарифов	4.3-5	Соглашения о сертификатах летной годности	2.2-5
Совет.....	3.4-2	Соглашения об "открытом небе"	2.2-2
Совет арабских министров транспорта.....	3.7-6	Содержание регулирования.....	(iii)
Совет Безопасности ООН	3.5-1	Содружество Независимых Государств.....	3.6-2
Совет Европейского союза.....	3.7-4	Сообщество развития стран Юга Африки (САДК)	3.7-2
Совет Европы (СЕ)	3.7-3	Соразмерные действия	2.1-8
Совет по авиации и использованию воздушного пространства (САИВП)	3.6-2	Составители/экспедиторы грузов	4.5-2
Совет согласия (СС)	3.7-1	Составной чартерный рейс	4.6-2
Совет сотрудничества арабских стран Залива (ССАСЗ).....	3.7-5	Союз арабского Магриба (САМ)	3.7-1
Совет сотрудничества Залива	3.7-5	Специализированное совещание	3.4-2
Совещание председателей	2.1-4	Специальное соглашение о пропорциональных тарифах (SPA).....	4.3-9
Совещание руководителей	2.1-4	Специально установленный тариф.....	4.3-3
Совещания генеральных директоров гражданской авиации (ГДГА)	3.6-1	Специальный тариф.....	4.3-3
Совместное использование кодов	4.1-7	Специальные права заимствования (СПЗ).....	3.2-4
Совместное использование фирменного названия.....	4.5-1	Специальный грузовой тариф	4.3-5
Совместный тариф.....	4.3-3	Специальный поощрительный тариф	4.3-4
Совмещенная перевозка.....	4.6-2	Специальный экскурсионный тариф	4.3-4
Согласие или утверждение	3.1-4		
Согласованный пресс-релиз.....	2.1-5		
Согласованный протокол.....	2.1-5		

Э			
Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО)	3.7-2	Экономическое сообщество стран Великих озер (ЭССВО)	3.7-1
Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии (ЭСКЗА).....	3.7-6	Экскурсионный тариф.....	4.3-4
Экономическая комиссия	3.4-1	Экскурсионный тариф предварительного приобретения (АРЕХ)	4.3-4
Экономическая комиссия для Африки (ЭКА)	3.7-1	Экспедиторы грузов	4.5-2
Экономическая комиссия для Европы (ЭКЕ/ЕЭК)	3.7-4	Эксплуатант	4.7-6
Экономическая комиссия для Латинской Америки и бассейна Карибского моря (ЭКЛАК)	3.7-5	Электронная коммерция	4.7-4
Экономический и валютный союз (ЭВС)	3.7-3	Электронная система представления тарифов	4.3-8
Экономический и социальный комитет	3.7-4	Электронное оформление билетов	4.7-5
Экономический и Социальный Совет ООН (ЭКОСОС)	3.5-1	Электронное оформление межлинейных авиабилетов (e-interlining)	4.7-5
Экономическое сообщество западноафриканских государств (ЭКОВАС)	3.7-2	Электронный обмен данными в административных, коммерческих и транспортных целях (EDIFACT)	3.8-4
Экономическое сообщество государств Центральной Африки (ЭСГЦА)	3.7-1	Этап полета	4.1-12
		Ю	
		Юридическое лицо, получающее привилегию	4.1-7

– КОНЕЦ –

ИЗДАНИЯ ИКАО ПО ВОПРОСАМ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Ниже приводится перечень серий изданий по вопросам воздушного транспорта, выпускаемых Международной организацией гражданской авиации, а также их краткое содержание:

Международные стандарты и Рекомендуемая практика по упрощению формальностей (*Приложение 9 к Конвенции*) принимаются Советом в соответствии со статьями 37, 54 и 90 Конвенции о международной гражданской авиации. Единообразное соблюдение требований, содержащихся в Международных стандартах по упрощению формальностей, считается практически возможным и необходимым для упрощения и совершенствования определенных аспектов международной аэронавигации, соблюдение же любого требования, содержащегося в Рекомендуемой практике, считается, как правило, практически возможным и весьма желательным для упрощения и совершенствования определенных аспектов международной аэронавигации. В соответствии со статьей 38 Конвенции Совет необходимо уведомлять о всех случаях расхождения национальных правил и практики с положениями Международных стандартов. Совет просил Договаривающиеся государства сообщать также о расхождениях с положениями Рекомендуемой практики.

Заявления Совета по принципиальным вопросам, касающимся воздушного транспорта, например по экономическим аспектам аэропортов и маршрутного аэронавигационного оборудования, взимаю сборов в области упрощения формальностей.

Статистические сборники выходят регулярно и содержат полученную от Договаривающихся государств статистическую информацию о деятельности их гражданской авиации.

Циркуляры содержат специализированную информацию, представляющую интерес для Договаривающихся государств; в них отражаются результаты исследований тенденций развития воздушного транспорта на глобальном и региональном уровне, а также результаты специальных исследований, проводимых в масштабе всего мира.

Руководства содержат информационно-инструктивный материал для Договаривающихся государств по таким вопросам, как тарифы за пользование аэропортами и аэронавигационным оборудованием, методы прогнозирования воздушных перевозок и статистика воздушного транспорта.

Для Договаривающихся государств представляют также интерес доклады таких совещаний по вопросам воздушного транспорта, как специализированные совещания по упрощению формальностей и по статистике, конференции по экономическим аспектам аэропортов и аэронавигационного оборудования. К этим докладам выпускаются дополнения, в которых сообщается о решениях, принятых Советом по рекомендациям совещаний, многие из которых касаются Договаривающихся государств.

© ИКАО 2004
11/05, R/P1/150

Заказ № 9626
Отпечатано в ИКАО

