



ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF)

ШЕСТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 18–22 марта 2013 года

ПУНКТ 2.2 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал представляет собой доклад по пункту 2.2 повестки дня, и его следует включить в соответствующий раздел доклада в желтой обложке.

Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение основных вопросов и соответствующих рамок регулирования

Пункт 2.2 повестки дня. Владение авиаперевозчиками и контроль над ними

2.2.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

2.2.1.1 Конференция рассмотрела пункт 2.2 повестки дня на основе следующих рабочих документов: WP/12 (Секретариат), WP/94 (Бразилия), WP/29 (Чили), WP/38 (Куба), WP/41 (Египет), WP/84 (Индонезия), WP/34 (Новая Зеландия), WP/49 и WP/50 (Ирландия от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и другие государства Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)), WP/59 (22 государства-члена, являющиеся членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)), WP/63 (Всемирная туристская организация (ЮНВТО)), WP/67 (Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)), WP/81 (Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА)) и WP/99 (Международная федерация транспортников (МФТ)).

2.2.1.2 Конференция также приняла к сведению следующий информационный документ: IP/20 (АКГА).

2.2.2 РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.2.2.1 Имело место широкое признание выгод либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними, а также необходимости адаптации нынешнего режима регулирования к потребностям 21-го столетия. Было также признано, что либерализация может иметь различные последствия для рабочей силы, которая должна по-прежнему оставаться важной заинтересованной стороной в развитии авиатранспортной отрасли. Выражено также общее согласие с тем, что ИКАО является подходящим форумом для содействия и упрощения дальнейшей либерализации в этой области.

2.2.2.2 Была выражена практически единогласная поддержка в отношении того, что ИКАО должна играть ведущую роль и в первоочередном порядке приступить к разработке международного соглашения, направленного на содействие либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними, основываясь на прошлых достижениях и накопленном опыте. Учитывая различия в потребностях и обстоятельствах государств, первоначально можно было бы предусмотреть подписание соглашения сторонами, которые "хотят и готовы" сделать это, а затем открыть его для присоединения других сторон. Было выражено общее согласие с тем, что при осуществлении такой работы следует учитывать важность обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, принципы взаимности и необходимость гарантий обеспечения постепенной и прогрессивной адаптации. Было также признано, что в этой работе следует также учитывать региональный опыт либерализации, нормы внутренних законов различных государств и влияние на все заинтересованные стороны, включая рабочую силу.

2.2.2.3 Конференция приняла к сведению проведенное различие между решением государства в отношении предъявляемого к его национальным авиакомпаниям требования о владении и контроле в соответствии с внутренним законом и дискреционным правом государства

сохранять или снимать ограничения в отношении владения и контроля назначенных авиакомпаний других государств в соответствии с двусторонними соглашениями о воздушном сообщении.

2.2.2.4 Была также выражена широкая поддержка идее поощрения продолжения государствами процесса либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними посредством различных существующих мер, включая принятие альтернативных критериев назначения авиакомпаний на основе "основного места деятельности и фактического нормативного контроля", как это рекомендуется ИКАО. Кроме того, многие государства выразили поддержку деятельности ИКАО, требуемой для обновления инструктивного материала в этой области по мере необходимости.

2.2.3 **ВЫВОД**

2.2.3.1 В результате рассмотрения документации и состоявшейся дискуссии в рамках пункта 2.2 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) после Конференции ATConf/5 государства и отрасль постоянно призываются к либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними в целях адаптации к еще более глобальной и конкурентной экономической среде. Несмотря на то, что по-прежнему существуют различные точки зрения и нормативные подходы, выгоды либерализации получают все более широкое признание;
- b) все большее число государств проявляет желание приступить к либерализации и принять гибкий подход в отношении требований к назначению авиакомпаний в соответствии с двусторонними соглашениями о воздушном сообщении. Значительный прогресс также достигнут на региональном уровне, поскольку государства ряда регионов и субрегионов приняли соглашения относительно либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними среди своих членов, включая разрешения на трансграничные инвестиции и слияния авиакомпаний;
- c) выражено общее согласие с тем, что каждое государство может выбрать свой собственный путь и темпы либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними и что безопасность полетов и авиационная безопасность по-прежнему имеют первостепенное значение при любом изменении в области регулирования. Следует также должным образом учитывать интересы всех заинтересованных сторон, включая рабочую силу. Государства используют различные средства либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними, включая односторонние, двусторонние, региональные, плюрилатеральные и многосторонние подходы;
- d) ИКАО разработала важный инструктивный материал для использования государствами при либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними, который необходимо постоянно обновлять, чтобы учитывать изменения и потребности государств;
- e) выражена широкая и решительная поддержка в отношении того, что ИКАО должна по-прежнему играть ведущую роль в содействии дальнейшей либерализации и в модернизации глобальных рамок регулирования, включая

разработку многостороннего соглашения, способствующего либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними и отвечающего меняющимся экономическим условиям и потребностям государств, в целях обеспечения эффективного и устойчивого развития воздушного транспорта;

- f) ИКАО следует сотрудничать с соответствующими участниками и заинтересованными авиационными сторонами в разработке новых рамок регулирования. До создания нового долгосрочного режима регулирования государствам следует рассмотреть некоторые краткосрочные варианты, предложенные в ходе Конференции в интересах либерализации, такие, например, как отказ от ограничений в отношении владения и контроля в двусторонних соглашениях о воздушном сообщении.

2.2.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ

Рекомендация 2.2/1. Владение авиаперевозчиками и контроль над ними

Конференция рекомендует:

- a) государствам следует продолжать либерализацию владения авиаперевозчиками и контроля над ними с учетом потребностей и обстоятельств, используя для этого различные средства, такие, например, как отказ от ограничений в отношении владения и контроля в двусторонних соглашениях о воздушном сообщении, а также средства, рекомендуемые ИКАО. Региональным организациям следует в сотрудничестве с ИКАО играть определенную роль в содействии и оказании помощи государствам в процессе либерализации;
- b) ИКАО следует по-прежнему способствовать применению своих руководящих принципов в отношении владения авиаперевозчиками и контроля над ними и рекомендовать государствам использовать ее инструктивный материал в нормативной практике. Ей следует постоянно обновлять свои руководящие принципы, чтобы они учитывали меняющиеся условия и потребности государств; при необходимости ИКАО следует изучить и разработать инструктивный материал по важным вопросам, которые могут возникать в процессе либерализации;
- c) ИКАО следует приступить к разработке международного соглашения относительно либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними, принимая во внимание проблемы безопасности полетов и авиационной безопасности, принцип взаимности, необходимость обеспечения постепенной и прогрессивной адаптации с гарантиями, необходимость учета регионального опыта, требования внутренних законов различных государств и влияние на все заинтересованные стороны, включая рабочую силу;
- d) ИКАО следует подключить все заинтересованные стороны к разработке международного соглашения и провести консультации с экспертами, государствами, заинтересованными авиационными сторонами и заинтересованными организациями.
