



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

ШЕСТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 18–22 марта 2013 года

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

Пункт 2.2 повестки дня. Владение авиаперевозчиками и контроль над ними

НАЗНАЧЕНИЕ, ВЛАДЕНИЕ И КОНТРОЛЬ: ОПЫТ КУБЫ В ОБЛАСТИ ПРОВЕДЕНИЯ ПЕРЕГОВОРОВ СО СТРАНАМИ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА (ЕС)

(Представлено Кубой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Цель настоящего рабочего документа заключается в том, чтобы поделиться с участвующими делегациями нашим опытом в области переговоров со странами Европейского союза, касающихся статей о назначении, владении и контроле, поскольку от государств – членов Европейского союза потребовалось изменить их двусторонние соглашения о воздушном сообщении в целях обеспечения выполнения решения, принятого Европейским судом.

Этот опыт подтверждает тот факт, что ИКАО была создана в рамках Конвенции о международной гражданской авиации как необходимый всемирный форум с целью предоставить своим членам соответствующие инструктивные указания по реализации нормативных положений, касающихся экономики воздушного транспорта, в интересах всего международного авиационного сообщества, учитывая **защитные** меры, принимающиеся в целях обеспечения справедливого и устойчивого участия авиакомпаний в деятельности отрасли воздушного транспорта.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендациями, представленными в п. 3.

Справочный материал

Справочные материалы Конференции ATConf/6 размещены на сайте www.icao.int/meetings/atconf6.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На 35-й сессии Ассамблеи ИКАО от имени 21 государства – члена Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) был представлен рабочий документ WP/259. В нем анализировалась необходимость сбалансировать намерение Европейского союза (ЕС) по изменению двусторонних соглашений о воздушном сообщении в

¹ Документ на испанском языке представлен Кубой.

целях включения в них статей о назначении, владении и контроле в соответствии с постановлением Европейского суда. В этом постановлении говорится, что статьи, затрагивающие эти вопросы, используемые в большинстве соглашений, заключенных с государствами – членами ЕС, находятся в противоречии с положениями закона о свободе экономической деятельности.

1.2 Конкретно имелось в виду, что государству ЕС разрешено назначать авиакомпании, находящиеся во владении и под контролем не только самого этого государства, но также и других государств – членов ЕС при условии, что эти авиакомпании были созданы в вышеупомянутом государстве.

1.3 Напоминаем, что в документе A35-WP/259 по вопросу процесса либерализации воздушных перевозок отмечалось, что ИКАО приняла во внимание все критерии, разработанные ее членами, и в ходе Пятой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/5) сформулировала и утвердила сбалансированную статью, которая исключает традиционные концепции в данной области и представляет шаг вперед, хотя и не обеспечивает достижение полной либерализации. Таким образом, ИКАО содействует постепенной и единообразной либерализации, рекомендуя гибкую политику на переходный период.

1.4 Такой подход объясняет, почему Экономическая комиссия 35-й сессии Ассамблеи считала, что каждое государство определит собственное направление и темпы нормативных изменений, действуя гибко и используя, в зависимости от обстоятельств, односторонние, двусторонние, региональные, плюрилатеральные или глобальные пути, как это было отмечено в п. 27.24 ее доклада по пункту 27.

2. ОПЫТ В ОБЛАСТИ ПЕРЕГОВОРОВ С ГОСУДАРСТВАМИ – ЧЛЕНАМИ ЕС С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СТАТЬИ ЛАКГА

2.1 С учетом п. 1.4 настоящего рабочего документа ЛАКГА подготовила проект типовой статьи, представленной в добавлении к настоящему документу, с целью сбалансировать статью ЕС исходя из духа текста, утвержденного на ATConf/5, и выводов 35-й сессии Ассамблеи.

2.2 Куба до сих пор использует при переговорах с государствами – членами ЕС эту типовую статью и в каждом случае применяет указанные в ней положения. Это позволило сторонам получить удовлетворительный результат посредством достижения правильного баланса интересов каждой страны и региона.

2.3 Примером применения этой статьи на практике является предоставление ведомством гражданской авиации Кубы разрешения германской авиакомпании "Кондор" выполнять регулярные рейсы, отправляющиеся из третьего государства ЕС. Австрии было дано согласие на назначение этой авиакомпании для выполнения полетов по маршруту Вена-Варадеро-Вена.

2.4 В целях обеспечения соответствия с защитными мерами, которые необходимо принять, частота выполнения рейсов данной авиакомпанией определяется назначающим государством в соответствии с положениями, указанными в двустороннем соглашении о воздушном сообщении, подписанном Австрией и Кубой.

2.5 Таким образом, интересы сторон учитываются без какого-либо предпочтения, отдаваемого исходя из различий в экономическом развитии. Такой подход демонстрирует возможность совместного определения соответствующих действий для достижения постепенной,

упорядоченной и устойчивой либерализации в рамках сообщества международной гражданской авиации таким образом, который дает возможность оптимально использовать природные, социальные и финансовые ресурсы каждой стороны.

2.6 Другие действия, которые придали доступу к рынку более гибкий характер, были приняты на двусторонней основе посредством, в частности, предоставления разрешения на перевозку груза на чартерных рейсах, назначения нескольких авиакомпаний, совместного использования кодов с авиакомпаниями третьих стран, предоставления пятой свободы воздуха и организации совместных офисов для авиакомпаний, принадлежащих к одной и той же группе.

2.7 Реализация этих мер означает, что Куба фактически применяет к регулированию деятельности воздушного транспорта подход, характеризующийся гибкой политикой, с целью обеспечить более легкий доступ к рынку без подписания соглашений о либерализации.

3. РЕКОМЕНДАЦИИ

3.1 Конференции предлагается:

- а) проанализировать опыт, изложенный в настоящем документе;
- б) принять меры, способствующие постепенной и **устойчивой** либерализации воздушных сообщений, оптимально используя на справедливой основе природные, социальные и финансовые ресурсы с учетом экономических различий между государствами и принимаемых защитных мер.

APPENDIX

Adjunto No. 1

Modelo de cláusula aprobado por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

ARTÍCULO No. ____

1. Cada Parte Contratante tiene derecho de designar una línea o líneas aéreas, para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo ante la otra Parte Contratante, así como sustituirlas por otras, previamente designadas. La designación o sustitución se hará por los canales diplomáticos.
2. Sin perjuicio de lo anterior, los Estados miembros de la... [nombre la organización de aviación civil de la región] podrán autorizar a una o varias línea(s) aérea(s) de otro Estado miembro de la... [nombre la organización de aviación civil de la región], para explotar sus derechos de tráfico hacia y desde la Comunidad Europea.
3. Una vez recibida la designación o autorización, según el caso, la otra Parte otorgará las autorizaciones y permisos correspondientes con el mínimo de demora, siempre y cuando:
 - c) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea];
 - (i) Tenga su oficina principal en el territorio del Estado que la designa, u otro Estado miembro de la Comunidad Europea, bajo el Tratado que constituye la Comunidad Europea y haya recibido un Permiso de Operación de acuerdo con la legislación de la Comunidad Europea.
 - (ii) Se ejerza y mantenga control regulatorio efectivo de la aerolínea por parte del Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica respectiva esté claramente identificada.
 - (iii) La aerolínea designada sea propiedad y continúe siendo propiedad, directamente o a través de participación mayoritaria, de un Estado miembro y/o de sus nacionales de la Comunidad Europea.
 - d) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la región]:
 - (i) Tenga su oficina principal en el territorio del Estado que la designa u otro Estado miembro de la... [nombre organización de aviación civil de la región] y haya recibido un Permiso de Operación de un Estado miembro de la... [nombre organización de aviación civil de la región]
 - (ii) Se ejerza y mantenga control regulatorio efectivo de la aerolínea por parte del Estado miembro de la... [nombre organización de aviación civil de la región]

- (iii) responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica respectiva esté claramente identificada,
- (iv) La aerolínea designada sea propiedad y continúe siendo propiedad, directamente o a través de participación mayoritaria, de un Estado miembro y/o de sus nacionales de la ... [nombre organización de aviación civil de la región].

ARTÍCULO

Revocación o suspensión de la designación o autorización

1. Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender o limitar la autorización de operación o permisos técnicos de una aerolínea designada o autorizada por la otra Parte, cuando:

- a) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ...[nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea]:
 - (i) no tenga su oficina principal en el territorio de un Estado miembro de la Comunidad Europea, bajo el tratado que constituye la Comunidad Europea, o no haya recibido un Permiso de Operación válido, de acuerdo con la legislación de la Comunidad Europea; o
 - (ii) el control regulatorio efectivo no sea ejercido o mantenido por el Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de otorgar su Certificado de Operador Aéreo, o la Autoridad Aeronáutica respectiva no esté claramente identificada en la designación, o
 - (iii) la aerolínea designada no sea propiedad o no se encuentre controlada efectiva y directamente o a través de participación mayoritaria por parte de un Estado miembro y/o nacionales de la Comunidad Europea, o
 - (iv) la aerolínea ya este designada para operar en virtud de un Acuerdo Bilateral entre un Estado miembro de la...[nombre organización de aviación civil de la región]. y otro Estado miembro de la Comunidad Europea y se demuestre que, al ejercer los derechos de tráfico a la luz del presente Acuerdo, sobre una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro de la Comunidad, estuviera transgrediendo las restricciones sobre los derechos de tráfico impuestos por ese otro Acuerdo o
 - (v) la aerolínea designada posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado miembro de la Comunidad y no exista Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos alguno entre el Estado miembro de la...[nombre organización de aviación civil de la región] y ese Estado miembro de la Comunidad.

- b) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la...[nombre organización de aviación civil de la región]:
 - (i) no tenga su oficina principal en el territorio de un Estado miembro de la ...[nombre organización de aviación civil de la región] o no haya recibido un Permiso de Operación válido de uno de los países miembros de la ...[nombre organización de aviación civil de la región]; o
 - (ii) el control regulatorio efectivo no sea ejercido o mantenido por el Estado miembro de la...[nombre organización de aviación civil de la región] responsable de otorgar su Certificado de Operador Aéreo, o la Autoridad Aeronáutica respectiva no esté claramente identificada en la designación, o

- (iii) la aerolínea designada no sea propiedad o no se encuentre controlada efectiva y directamente o a través de participación mayoritaria por parte de un Estado miembro y/o nacionales de la...[nombre organización de aviación civil de la región], o
- (iv) la aerolínea ya esté designada para operar en virtud de un Acuerdo Bilateral entre un Estado miembro de la Comunidad y otro Estado miembro de la CLAC y se demuestre que, al ejercer los derechos de tráfico a la luz del presente Acuerdo, sobre una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro de la ...[nombre organización de aviación civil de la región], estuviera trasgrediendo las restricciones sobre los derechos de tráfico impuestos por ese otro Acuerdo.
- (v) posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado miembro de la...[nombre organización de aviación civil de la región] y no exista Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos alguno entre el Estado miembro de la Comunidad Europea y ese Estado miembro de la ...[nombre organización de aviación civil de la región].