

**ВОПРОСНИК О ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ГОСУДАРСТВ В ОБЛАСТИ
ВЛАДЕНИЯ АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМИ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМИ**

Название государства: _____

ВВЕДЕНИЕ

В силу целого ряда причин, связанных с задачами, стоящими перед их воздушным транспортом, многие государства приняли законы, правила, политику или практику, требующие, чтобы их национальные авиаперевозчики находились в собственности и под контролем государства и/или его граждан. Некоторые также разрешают осуществлять иностранное инвестирование национальных авиаперевозчиков. Такое разрешение обычно предоставляется на условии ограничения размера акционерного капитала (и/или конкретно количества акций, дающих право голоса), которым могут обладать ненациональные инвесторы. Иногда в отношении иностранных авиакомпаний-инвесторов и инвесторов, не являющихся авиакомпаниями, устанавливаются различные пределы. В связи с отсутствием общепризнанных критериев или ясной количественной оценки регулятивные режимы государств, затрагивающие вопрос контроля, отличаются друг от друга. Одними он решается путем использования общих применимых законов, касающихся корпоративной ответственности за принятие решений, а другими – путем использования специальных законов, правил и политики, непосредственно относящихся к определению того, под чьим контролем находятся авиаперевозчики.

Следуя тенденциям глобализации, либерализации и приватизации, многие государства вносят изменения в свою политику и правила с целью сокращения ограничений в отношении иностранного инвестирования национальных перевозчиков. Некоторые позволяют иностранным инвесторам иметь большинство акций их авиакомпаний, выполняющих международные и/или внутренние перевозки, либо полностью владеть авиакомпаниями. Тем временем многие авиакомпании продолжают вкладывать капитал в акции иностранных перевозчиков и/или вступать в соглашения о совместном использовании кодов и более крупные альянсы, являющиеся средством расширения доступа к рынку. Такое развитие событий ставит новые проблемы регулирования международного воздушного транспорта на национальном, двустороннем и глобальном уровнях, поскольку регулирование владения авиакомпаниями и контроля над ними тесно связано с назначением авиакомпаний и предоставлением им разрешений. Этому вопросу уделяется все больше внимания ввиду его значения для дальнейшей либерализации, а также в связи с пониманием того, что существующие положения ограничивают возможности финансирования.

Осуществляя регулирование международных воздушных перевозок в рамках своих двусторонних соглашений о воздушных сообщениях государства, как правило, сохраняют за собой право не давать разрешения на производство полетов назначенной иностранной авиакомпании, аннулировать его или ставить условия выдачи, если авиакомпания "не находится в преимущественном владении и под фактическим контролем назначающего государства или его граждан" (ниже упоминается как "традиционный критерий"). Однако имеется ряд исключений, свидетельствующих об отклонении от этого критерия. К числу наиболее известных примеров относятся многонациональные авиаперевозчики, созданные на основании межправительственного соглашения, такие, как "Скандинавиен эрлайнз систем" (САС), "Эр Африк" и "Галф эр"; авиаперевозчики, находящиеся в преимущественном владении и под фактическим контролем одного или нескольких государств (или их граждан), входящих в региональную

экономическую группировку, такие, как "перевозчики сообщества" в Европейском союзе (ЕС); инкорпорированные авиаперевозчики, основное место коммерческой деятельности которых находится в назначающем их государстве, такие, как перевозчики, базирующиеся в Гонконге (Китай).

В рамках рассмотрения проблемы владения и контроля ИКАО разработала инструктивный материал для государств, включающий, например, концепцию "общности интересов", принятую Ассамблеей в 1983 году, и расширенные критерии, представленные Всемирной авиатранспортной конференцией 1994 года и Группой экспертов по регулированию воздушного транспорта в 1997 году (см. Дос 9587 ИКАО, второе издание, *"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"*). С учетом вышеупомянутых тенденций и необходимости дальнейшей либерализации в этом вопросе Секретариат ИКАО приступил к всеобъемлющему исследованию и в качестве первого шага проводит данный обзор соответствующей политики и практики государств. Информация и мнения, полученные от государств, будут положены в основу подготовки исследования.

ВОПРОСЫ

Примечание для респондентов. Некоторые из нижеуказанных вопросов требуют уточнения в дополнении. Если вы желаете уточнить ответ, просьба поставить галочку в соответствующей клетке, а затем использовать отдельный лист бумаги в качестве дополнения к вопроснику и указать на нем номер нужного вопроса (например, уточнение к вопросу 5 следует называть дополнением В5). Если вы желаете дать уточнение по любому иному вопросу, просьба использовать аналогичный способ цифрового обозначения. Вы можете также представить любые другие уместные или полезные, по вашему мнению, замечания.

ЧАСТЬ I. НАЦИОНАЛЬНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Национальные законы, правила и политика

1. Имеются ли у вас какие-либо национальные законы, правила или политика, касающиеся владения авиаперевозчиками, учрежденными и/или инкорпорированными в вашей стране, и/или контроля над ними? Да Нет

Если "да", просьба указать, касаются ли они:

- а) владения и контроля
б) только владения.....
с) только контроля.....

Если "нет", имеются у вас планы введения каких-либо из вышеуказанных методов регулирования в ближайшем будущем (в течение 3–5 лет)? Да Нет

Инструмент регулирования

2. Какой из нижеуказанных инструментов обеспечивает регулирование владения авиаперевозчиками и контроля над ними в вашей стране?

- Закон о гражданской авиации или аналогичное законодательство
Законодательство о национальных предприятиях, корпорациях и т. д.
Законодательство об иностранных инвестициях
Специальное законодательство (например, о приватизации национального авиаперевозчика)
Инструкции/решения/декреты правительства
Прочие (укажите).....

Если соответствующие положения вышеуказанных документов могут быть представлены в текстовой форме, приложите копию текста в виде дополнения В2 .

Орган управления

3. Кто из нижеуказанных юридических лиц отвечает за определение и/или обеспечение выполнения правил владения авиаперевозчиками и контроля над ними в вашей стране?

	Определение	Обеспечение выполнения
Ведомство гражданской авиации	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Министерство транспорта.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Правительственный департамент, занимающийся иностранными инвестициями	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Полномочный орган по выдаче лицензий предприятиям	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Прочие (<i>укажите</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Обоснование регулирования

4. Что из нижеуказанного послужило основными мотивами для разработки существующих правил владения авиаперевозчиками и контроля над ними в вашей стране?

Укажите в каждой клетке цифру, соответствующую степени значимости, используя следующую шкалу: 0 – не имеет отношения; 1 – не важно; 2 – важно; 3 – очень важно).

Национальная безопасность (оборона).....	<input type="checkbox"/>
Безопасность полетов	<input type="checkbox"/>
Экономические интересы национальной авиакомпании (авиакомпаний)	<input type="checkbox"/>
Интересы развития страны/экономические интересы.....	<input type="checkbox"/>
Потребности торговли и туризма	<input type="checkbox"/>
Доходы в иностранной валюте	<input type="checkbox"/>
Создание и сохранение рабочих мест (рынка труда)	<input type="checkbox"/>
Соблюдение международных соглашений.....	<input type="checkbox"/>
Прочие (<i>укажите</i>)	<input type="checkbox"/>

5. При рассмотрении возможности либерализации правил владения авиаперевозчиками и контроля над ними при международных воздушных перевозках, какие из вышеуказанных аспектов сохраняют свою значимость и почему?

Уточните в дополнении В5 .

Режим, применяемый к авиаперевозчикам

6. Применяете ли вы одинаковый режим ко всем вашим национальным авиаперевозчикам при регулировании владения и контроля? Да Нет

Если "нет", укажите, имеется ли у вас иной режим для:

- a) авиаперевозчиков, выполняющих международные перевозки
b) авиаперевозчиков, выполняющих внутренние перевозки
c) прочих (*уточните*) _____

Государственное владение

7. Является ли ваше правительство в настоящее время (включая принадлежащие ему учреждения) держателем акций вашего национального авиаперевозчика (авиаперевозчиков)? Да Нет

Если "да", укажите название авиаперевозчика (авиаперевозчиков) и процентную долю акций, принадлежащих правительству (и, если возможно, процентные доли других акционеров).

8. Если ваше правительство не является держателем контрольного пакета акций вашего национального авиаперевозчика (авиаперевозчиков), владеет ли оно "золотой долей" (то есть долей, дающей владельцу право вмешательства или наложения вето на решения, имеющие стратегически важное значение) в капитале вашего национального авиаперевозчика (авиаперевозчиков)? Да Нет

Если "да", укажите название (названия) авиакомпаний (авиакомпаний): _____

9. Если метод "золотой доли" не используется, применяет ли ваше правительство какие-либо альтернативные меры для сохранения контроля над вашим национальным авиаперевозчиком (авиаперевозчиками)?

Да Нет

Если "да", уточните ниже или в дополнении В9 .

10. Если ваш национальный авиаперевозчик (авиаперевозчики), в прошлом принадлежавший правительству, в настоящее время является приватизированным (частично или полностью) предприятием, когда имела место приватизация? _____

Если приватизация осуществлялась несколькими этапами, кратко опишите каждый этап, указав соответствующее изменение доли участия в акционерном капитале, в дополнении В10 .

11. Если ваш национальный авиаперевозчик (авиаперевозчики) по-прежнему принадлежит правительству, имеется ли или предусматривается ли в настоящее время вашим правительством какой-либо план приватизации авиакомпаний? Да Нет

Если "да", кратко опишите данный план (указав, например, степень приватизации и сроки достижения цели) ниже или в дополнении В11 .

Иностранные инвестиции

12. Каковым является согласно вашим нынешним правилам допустимый предел иностранных инвестиций в вашем национальном авиаперевозчике (авиаперевозчиках)?

	Международный перевозчик	Внутренний перевозчик
--	--------------------------	-----------------------

а) Общая доля участия в акционерном капитале	_____ %	_____ %
--	---------	---------

б) Максимальный размер одной доли (если это применимо)	_____ %	_____ %
--	---------	---------

Уточните в дополнении В12 , существуют ли правила, отличающиеся от вышеуказанных (например, другой предел для конкретного перевозчика).

13. Применяются ли такие правила также и к другим отраслям в вашей стране? Да Нет

Если "да", укажите их или приведите некоторые примеры: _____

14. Что касается иностранных капиталовложений в вашего национального перевозчика (перевозчиков), то применяете ли вы к авиакомпаниям-инвесторам режим, отличный от режима, применяемого к инвесторам, не являющимся авиакомпаниями? Да Нет

Если "да", укажите ниже допустимый предел участия, установленный для иностранных авиакомпаний-инвесторов:

	Международный перевозчик	Внутренний перевозчик
--	--------------------------	-----------------------

а) Общая доля участия в акционерном капитале	_____ %	_____ %
--	---------	---------

б) Максимальный размер одной доли (если это применимо)	_____ %	_____ %
--	---------	---------

15. Имеется ли у вас какой-либо план изменения правил иностранного инвестирования?
Да Нет

Если "да", укажите ниже или в дополнении В15 степень планируемого изменения (и его сроки).

Право создания предприятия

16. Разрешается ли согласно вашим национальным законам, правилам и политике иностранным юридическим лицам (в том числе авиаперевозчикам) создавать авиаперевозчика (авиаперевозчиков) в вашей стране?
Да Нет

Если "да", укажите ниже или в дополнении В16 условия создания такого предприятия, если таковые ставятся.

17. Применяются ли такие правила также и к другим отраслям в вашей стране?
Да Нет

Если "да", укажите их или приведите некоторые примеры _____

18. Имеется ли у вас какой-либо план изменения правил о праве создания предприятия?
Да Нет

Если "да", укажите ниже или в дополнении В18 степень планируемого изменения (и его сроки).

Иностраннный контроль

19. Включают ли ваши национальные законы, правила или политика конкретные положения, определяющие или позволяющие определить, что составляет фактический контроль над авиаперевозчиком?
Да Нет

Если "да", кратко изложите их ниже или, если соответствующие положения имеются в текстовой форме, представьте копию текста в виде дополнения В19 .

20. Если таких положений в настоящее время не существует, предусмотрены ли вами какие-либо практические меры по обеспечению того, чтобы ваш национальный авиаперевозчик (авиаперевозчики) не находился под контролем иностранных граждан?

Да Нет

Если "да", кратко опишите их ниже или в дополнении В20 (укажите, применяются ли к различным типам авиаперевозчиков разные критерии).

Исключения/освобождения

21. Допускаются ли вашими законами, правилами или политикой исключения или освобождения от требований закона в отношении владения и контроля, если таковые имеются?

Да Нет

22. Предоставлены ли вами фактически какие-либо исключения и/или освобождения от требований закона в отношении владения и контроля, если таковые имеются?

Да Нет

Если "да", кратко опишите такой случай (случаи) и установленные условия, если таковые имеются, в дополнении В22 .

Коммерческие соглашения между авиакомпаниями

23. Принимаете ли вы во внимание, рассматривая вопросы об утверждении коммерческих кооперативных соглашений с участием иностранного авиаперевозчика (таких, как альянс, совместное использование кодов, франчайзинг), какие-либо аспекты владения соответствующим авиаперевозчиком (авиаперевозчиками) и контроля над ним?

Да Нет

Если "да", кратко укажите в дополнении В23 , какие аспекты вы принимаете во внимание и почему?

ЧАСТЬ II. МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ И ДОГОВОРЕННОСТИ

Двусторонние соглашения

24. Сколько двусторонних соглашений о воздушном сообщении, действующих в настоящее время, заключено вашей страной по состоянию на 30 апреля 2001 года (включая соглашения, которые вы, возможно, уже зарегистрировали в ИКАО)?

Если можно, приложите полный перечень ваших двусторонних соглашений (с указанием страны-партнера по соглашению и даты подписания) в виде дополнения В24 .

25. Сколько двусторонних соглашений, заключенных вашей страной, содержат положения, являющиеся отклонением от "традиционного критерия" в отношении владения и контроля (объясняется в введении к вопроснику)? _____

26. Какой из нижеуказанных альтернативных критериев вы признаете или готовы признать (и на каких условиях, если таковые ставятся) при рассмотрении вопроса о допуске назначенной иностранной авиакомпании к эксплуатации договорных авиалиний по соответствующему двустороннему соглашению?

(Отметьте применимые критерии и, при необходимости, уточните ответ, указав страну).

а) Совместное эксплуатационное предприятие или многонациональный перевозчик, созданные на основании межправительственного соглашения (как, например, САС, "Эр Африк", "Галф эр")

Да Нет Уточните в дополнении В26

б) Авиакомпания, находящаяся в преимущественном владении и под фактическим контролем одного или нескольких государств, являющихся участниками соглашения или входящих в предопределенную региональную группу (например, перевозчик, созданный на основе "общности интересов"; "перевозчик сообщества" ЕС)

Да Нет Уточните в дополнении В26

с) Инкорпорированная авиакомпания, основное место коммерческой деятельности или место постоянного пребывания которой находится в назначающем ее государстве (включая такие варианты, как дополнительное требование о наличии "прочной связи" с назначающим государством посредством, например, получения сертификата эксплуатанта)

Да Нет Уточните в дополнении В26

д) Инкорпорированная авиакомпания, основное место коммерческой деятельности которой находится в назначающем ее государстве и которая фактически контролируется этим государством (формула, применяемая пятью членами Организации азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) в рамках их многостороннего соглашения об "открытом небе", подписанного в ноябре 2000 года, которое снимает требование о "преимущественном владении")

Да Нет Уточните в дополнении В26

е) Прочие . Опишите ниже или уточните в дополнении В26

27. Предпринимались ли когда-либо в вашей стране акты в отношении назначенной авиакомпании иностранного государства (например, отказ в предоставлении разрешения на эксплуатацию, его аннулирование или приостановление) в связи с несоблюдением положений о владении и контроле соответствующего двустороннего соглашения?

Да Нет

Если "да", кратко опишите данный случай и укажите, как была решена проблема, в дополнении В27 .

Региональные соглашения

28. Является ли ваша страна участником какого-либо регионального или субрегионального соглашения о воздушном сообщении? Да Нет

Если "да", укажите ниже региональное или субрегиональное соглашение (соглашения), участником которого является ваша страна.

Если "нет", планируете ли вы стать участником регионального соглашения? Да Нет

29. Имеются ли у вас какие-либо замечания или хотели бы вы обратить внимание на конкретные элементы региональных соглашений, касающиеся вопроса владения и контроля, исходя из накопленного вами опыта? Да Нет

Если "да", изложите ваши замечания ниже или в дополнении В29 .

Инструктивный материал ИКАО

30. Пользовались ли вы когда-либо в практической деятельности инструктивным материалом, разработанным ИКАО, по вопросу владения авиакомпаниями и контроля над ними (содержащимся в части 2 документа Doc 9587 ИКАО)? Да Нет

31. Считаете ли вы необходимым или желательным разработку Организацией инструктивного материала по дальнейшей либерализации регулирования вопросов владения и контроля? Да Нет

Если "да", укажите ниже или в дополнении В31 , какую конкретную область вы хотели бы предложить ИКАО для проработки.
